Das Recht am Luftraum im Privatrecht und die außervertragliche Haftung des Luftfahrers.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Kaiser-Wilhelms-Universität Straßburg i. E.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

eingereicht von

Eugen Wolff
Berlin.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1914.

Referent: Professor Dr. Junk.

Meinen lieben Eltern
in Dankbarkeit gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 1

Ausführung 4

A. Das Recht am Luftraum.

I. Wesen und Inhalt des Rechtes am Luftraum.

a) Das römische und gemeine Recht 4

b) Der Standpunkt des bürgerlichen Rechts 11

1. Entstehungsgeschichte des § 905 11

2. Auslegung des § 905 BGB. 12

3. Feststellung des Begriffs des Rechts am Luftraum 15

II. Umfang des Rechtes des Grundeigentümers am Luftraum.

a) Anwendung des § 905 Satz 2 BGB. auf die Luftfahrt 18

b) Beweislast 24

B. Die außervertragliche Haftung des Luftfahrers.

I. Haftung des Luftfahrers gegenüber unbeteiligten Personen.

a) Haftung für Beschädigungen des Grundeigentums 25

1. Bei Verschulden des Luftfahrers 25

2. Ohne Verschulden des Luftfahrers 28

b) Haftung für Beschädigungen beweglicher Sachen und Verletzung von Personen 39

Seite

II. Haftung des Luftfahrers gegenüber den an der Luftfahrt beteiligten Personen.

a) Bei Verletzung von Personen 40

b) Bei Beschädigung der auf dem Luftfahrzeug mitgenommenen Sachen 42

III. Haftung des Luftfahrers für den durch Handlungen dritter Personen verursachten Schaden.

a) Für Handlungen seiner Angestellten 45

b) Für Handlungen fremder Personen 46

Schluß 49

Erwägungen de lege ferenda 49

Literaturverzeichnis.

v. Arnesberg, Arndts R., Lehrbuch der Pandekten. Stuttgart 1883.

v. Bar, Zum Luftschiffahrtsrecht. In der Deutschen Juristenzeitung 1911 S. 1026 ff.

Bartsch, Der 31. Deutsche Juristentag in Wien. In der Deutschen Juristenzeitung 1912 S. 1211 ff.

Bekker, Die gesetzlichen Eigentumsbeschränkungen. Im Jahrbuch des gemeinen Rechts Bd. 5. Leipzig 1862.

Berliner Tageblatt 1911 Nr. 551 v. 28. 10. 1911: Bericht über einen Vortrag von Stieda, Leipzig, im Sächs. Landeskulturrat.

Berliner Zeitung am Mittag v. 29. 9. 1913: Internationales Privatrecht, Die Beschlüsse des Frankfurter Kongresses.

Bielenberg, Die Freiheit des Luftraumes. Berlin 1910.

Böcking, Pandekten des römischen Rechts. Bd. 2. Bonn 1855.

Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt. Hannover 1910.

Bodenheim, Flurschäden durch Zuschauer bei Luftschifflandungen. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt Nr. 17 S. 15 ff. Berlin 1911. (zit.: DLZ.)

Brückner, Die außervertragliche Haftung für die beim Betriebe der Luftschiffahrt angerichteten Schäden. Im Recht 1913 S. 701—706.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 2. Jena 1913.

Crome, System des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 3. Tübingen 1905.

Dernburg, System des römischen Rechts. Teil 1. Berlin 1910.

Dernburg, Preußisches Privatrecht. Bd. 1. (zit.: PrPrivR.)

Dirksen, Über die gesetzlichen Beschränkungen des Eigentums nach römischem Recht. In der Zeitschrift für geschichtliche Rechtswissenschaft Bd. 2. Berlin 1816.

Dungs, Drei Fragen über die Haftung aus unerlaubten Handlungen. In Gruchots Beiträgen 1910 S. 537ff.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871. Hannover 1906.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 2. Berlin 1905.

Erythropel, Das Recht am Luftraum. Diss. Göttingen 1898.

Eswein, Das Recht der Luftschiffahrt. Würzburger Diss. Frankenthal 1910.

Fleischmann, Grundgedanken eines Luftrechts. München 1910.

Franke, Die Luftfahrt nach bürgerlichem Recht. Würzburger Diss. Danzig 1911.

Freund, Die gesetzlichen Beschränkungen des Grundeigentums im römischen Recht. Straßburger Diss. Berlin 1883.

Friedrichs, Brauchen wir ein Luftschiffahrtsgesetz? In den Illustrierten aeronautischen Mitteilungen S. 778ff. Berlin 1908.

Gesterding, Ausbeute von Nachforschungen über verschiedene Rechtsmaterien. Teil 3. Greifswald 1830.

v. Gizycki, Einige wichtige Fragen aus dem Gebiete des Rechts der Luftschiffer. Heidelberger Diss. Borna-Leipzig 1912.

Glück, Erläuterung der Pandekten. Bd. 10. Erlangen 1808.

Goldbaum, Das Luftgesetzbuch. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt 1910 Nr. 4 S. 12ff.

Goldfeld, Ist der Grundeigentümer berechtigt, das Überfliegen seines Grundstücks zu verbieten? In der Juristischen Wochenschrift 1911 S. 565.

Graff, Der Luftschifferverband und das Versicherungswesen. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt 1911 Nr. 18 S. 11.

Groß, Privatrechtliche Tatbestände des Luftschiffahrtbetriebes. Erlanger Diss. Borna-Leipzig 1910.

v. Grote, Beiträge zum Recht der Luftschiffahrt. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1907.

Grünwald, Das Luftschiff in völkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung. Hannover 1908. (zit.: Das Luftschiff.)

Grünwald, Luftschiff- und Jagdrecht. Im Recht 1910 S. 4 ff.

Haßkamp, Die Luftschiffahrt in rechtlicher Beziehung. Im Berliner Tageblatt Nr. 206 v. 25. 4. 1910 und Nr. 219 v. 2. 5. 1910.

Heilfron, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. 3. Berlin 1907.

Häntzschel, Luftraum- und Grundeigentum. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1912.

Hesse, Zur Lehre von den nachbarrechtlichen Verhältnissen der Grundeigentümer. In Jherings Jahrbüchern für Dogmatik Bd. 6. Jena 1863.

Hilty, Die völkerrechtlichen Gebräuche in der atmosphärischen Zone. Im Archiv für öffentliches Recht Bd. 19.

Hollatz, Der gegenwärtige Stand der Luftrechtswissenschaft. In der Schweizer Juristenzeitung 1912 S. 247 ff.

Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.

Isaac, Zum Automobilhaftpflichtgesetz. In der Münchener Allgemeinen Zeitung v. 2. 5. 1908 S. 81.

Jahrbuch des Deutschen Luftschifferverbandes. Berlin 1904.

Jakubetzky, Bemerkungen zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. München 1912.

Jhering, Zur Lehre von den Beschränkungen des Grundeigentümers. In Jherings Jahrbüchern Bd. 6.

Jurisch, Grundzüge des Luftrechts. Berlin 1897.

Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1908 S. 643 ff.

Kloeß, Die allgemeinen Sachen, Luft und Wasser nach geltendem Recht. Halle 1907.

Kohler, Luftfahrtrecht. In Luftfahrt und Wissenschaft 1912 Heft 1.

Linckelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum. In der Juristischen Wochenschrift 1909 S. 8.

Lübbert, Der neue Entwurf eines Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. In der Juristischen Wochenschrift 1909 S. 125 ff.

Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers. In der Juristischen Wochenschrift 1908 S. 705.

v. Lyncker, Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen. Leipziger Diss. Borna-Leipzig 1909.

Matthias, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 5. Aufl. Berlin 1910.

Matthias, Luftrechtliche Fragen. In der Deutschen Juristenzeitung 1905 S. 431 ff.

Meili, Das Luftschiff im internen Recht und Völkerrecht. Zürich 1908. (zit.: Das Luftschiff.)

Meili, Juristische Gedanken über die Eroberung der Luft und über das neue Recht der Luftschiffahrt. In der Münchener Allgemeinen Zeitung 1908.

Meili, Das Luftschiff und die Rechtswissenschaft. In den Blättern für Vergleichende Rechtsanwendung 1908 S. 238 ff.

Meisner, Das in Bayern geltende Nachbarrecht. München und Berlin 1910.

Melsbach, Der Begriff des Grundeigentums. In der Juristischen Wochenschrift 1913 S. 909 ff.

Mendel, Luftschifflandung und Schadensersatzpflicht. In Luftschiffahrt, Flugtechnik und Sport 1911 Nr. 1 S. 1.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht. In den Annalen des Deutschen Reiches 1909 S. 181 ff.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht. München und Berlin 1909.

Meyer, Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Frankfurt 1909. (zit.: Erschließung.)

Meyer, Ein Beitrag zur Lehre vom Luftrecht. In der Juristischen Wochenschrift 1910 S. 738 ff.

Meyer, Der erste internationale Kongreß für Luftrecht. In der Juristischen Wochenschrift 1911 S. 670 ff.

Meyer, Der zweite internationale Kongreß für Luftrecht. In der Juristischen Wochenschrift 1912 S. 702 ff.

Meyer, Internationale luftrechtliche Fragen. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt 1910 Nr. 11 S. 12—16.

Meyer, Das Schadensersatzrecht nach geltendem Rechte und de lege ferenda. Frankfurt a. M. 1910.

Monich, Der Umfang des Gegenstands des Grundeigentums und die befugte Einwirkung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch. In Jherings Jahrbüchern 1898 S. 155 ff.

Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuchs. Bd. 3: Sachenrecht. Berlin und Leipzig 1888.

Mumm, Luftschiffahrt und -recht. Im Berliner Tageblatt 1908 Nr. 552 und 562.

Neubauer, Die Ausgestaltung der Luftschiffahrt in ihren mutmaßlichen Wirkungen auf das Rechtsleben. In Gerichtshalle 1908 Nr. 45, 1909 Nr. 2.

Niemeyer, Luftrechtsfragen. In der Berliner Zeitung am Mittag v. 23. 9. 1913.

Niemeyer, Die Haftung der Vereine für Schäden, die durch ihre Ballonführer verursacht werden. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt 1911 Nr. 12 S. 27 ff.

Niemeyer, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung von Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? In den Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentags Bd. 2 S. 29—61. Berlin 1912.

Pagenstecher, Die römische Lehre vom Eigentum in ihrer modernen Anwendbarkeit. Heidelberg 1857—1859.

Peschke, Außervertragliche Schadensersatzpflicht des Luftfahrers. Im Berliner Tageblatt v. 4. 12. 1913.

Peucker, Luftschiffahrtsrecht. Leipziger Diss. Grünberg 1910.

v. Pfuhlstein, Die privatrechtliche Stellung des Ballonführers. In der Deutschen Zeitschrift für Luftschiffahrt 1910 Nr. 1 S. 19 ff., Nr. 2 S. 12 ff.

Piccioni, Luftschiffe und Völkerrecht. Im „März" 1910 Heft 2 S. 99 ff.

Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. Berlin 1906.

Pöschel, Deutsche Fachausdrücke für Luftschiffer und Flugwesen. Halle 1913.

Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches. Berlin 1899.

Puchta, System und Geschichte des römischen Privatrechts. Bd. 2. Leipzig 1893.

Randa, Das Eigentumsrecht nach österreichischem Recht unter Berücksichtigung des neueren Rechts und der neueren Gesetzbücher. Leipzig 1893.

Rosenberg, Die zivil- und strafrechtliche Haftung des Luftschiffers. In den Illustrierten aeronautischen Mitteilungen 1901 Nr. 3 u. 4.

Runkel, Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers. Berlin 1913.

Scholz, Paul Fauchille, le domaine aërien juridique des aërostats. Paris 1902. Im Archiv für öffentliches Recht Bd. 19.

Schön, Grundzüge eines Luftrechts. Diss. Borna-Leipzig.

Schroeder, Die Haftpflicht im Luftflug. Berlin 1913.

Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Diss. Berlin 1910.

Seckel, Handlexikon zu den Quellen des römischen Rechts. Jena 1906.

Seligsohn, § 904 Satz 2 BGB., zugleich ein Beitrag zum Recht der Luftfahrt. In der Juristischen Wochenschrift 1913 S. 72.

Siehr, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung von Schäden, die durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen verursacht werden. In Gruchots Beiträgen 1912 S. 194 ff.

Sperl, Empfiehlt sich eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere Bestimmungen über die Haftung von Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen. In den Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages Bd. 2. Berlin 1912.

v. Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Bd. 3. Berlin und München 1910.

Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht. In Gruchots Beiträgen 1911 S. 522 ff.

Thibaut, System des Pandektenrechts. Bd. 2. Jena 1828.

Voigt, Das Zivil- und Kriminalrecht der 12 Tafeln. Leipzig 1883.

Wächter, Pandekten. Bd. 1. 1880.

Warschauer, Luftrecht. Kattowitz 1910.

Werenberg, Über die Kollision der Rechte verschiedener Grundeigentümer. In Jherings Jahrbüchern Bd. 6.

Windscheid-Kipp, Lehrbuch des Pandektenrechts. Bd. 1. Frankfurt 1906.

Winkler, Zur Haftpflicht der Luftschiffahrt. In der Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins Bd. 46 Heft 7 S. 353 ff.

Zitelmann, Luftschiffahrtsrecht. In der Zeitschrift für internationales Privat- und öffentliches Recht Bd. 19 S. 458 ff.

Zorn, Luftschiffahrtsrecht. Im Juristischen Literaturblatt Bd. 21 Nr. 10 S. 225.

Einleitung.

Durch den ungeahnten Aufschwung der Luftfahrt[1]) in den letzten Jahren ist eine Fülle von Fragen angeregt worden, die nicht nur auf technischem Gebiete, sondern auch insbesondere für die Rechtswissenschaft von großer Bedeutung geworden sind.

---

[1]) Die hier gebrauchten Fachausdrücke sind vom Allgemeinen Deutschen Sprachverein im Auftrage des Deutschen Luftfahrerverbandes festgestellt worden. Sie haben sich seitdem fast allgemein dem Sprachgebrauch eingegliedert, sie sind wegen ihrer Deutlichkeit und Folgerichtigkeit durchaus empfehlenswert. Der Oberbegriff für die Bewegung in der Luft ist der Ausdruck „Luftfahrt", darunter fallen die beiden großen Zweige der Luftfahrt: die Luftschiffahrt (leichter als Luft, Aerostatik) und der Flug (schwerer als Luft, Aerodynamik). Die Luftfahrzeuge zerfallen in Ballone (leichter als Luft) und Flugzeuge (Flugapparate, schwerer als Luft). „Luftfahrer", und zwar entweder Luftschiffer oder Flieger, sind die luftfahrenden Personen, zu denen im weiteren Sinne die „Bedienung" (die Hilfsmannschaften bei Aufstieg und Landung) und die „Besatzung" (Führer, Steuermann usw.) sowie die Fahrgäste oder Mitfahrer gehören (vgl. Pöschel).

Die Gesetzgebung hat sich mit dem Luftfahrtrechte noch nicht beschäftigt.[1]) Es bleibt daher nichts übrig, als alle Fragen, die in Beziehung zur Luftfahrt stehen, nach dem geltenden Rechte zu beurteilen. Daß dabei infolge der Eigenart dieser neuesten technischen Errungenschaft einzelne Entscheidungen sachlich nicht befriedigen, darf nicht Veranlassung sein, diese Fragen nach einem zwar im Interesse der Luftfahrt erwünschten, in Wirklichkeit aber nicht bestehenden Rechte zu entscheiden.[2])

Von den mannigfachen Fragen, die darin ihren Ursprung haben, daß nicht mehr Erde und Meeresoberfläche, sondern auch die Luft als Gebiet des Verkehrs in Betracht kommt, hat sich als grundlegend die Frage nach dem Rechte am Luftraum herausgeschält.

Das Bürgerliche Gesetzbuch, das bei seiner Entstehung noch nicht mit einer so starken Entwicklung der Luftfahrt gerechnet hat, bei dessen Schaffung die Luftfahrt noch kaum Bedeutung für das soziale Leben

[1]) Die Ministerialverfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers des Innern v. 22. 10. 1910 betr. die Maßnahmen gegenüber den Luftfahrten und dem Flugwesen ließ freilich darauf schließen, daß die maßgebenden Stellen mit der Bearbeitung eines das Luftwesen regelnden Gesetzes befaßt sind. In der Tat soll Anfang dieses Jahres den gesetzgebenden Körperschaften ein Gesetz vorgelegt werden, dessen Entwurf bereits Gegenstand der Beratung zwischen den Reichsbehörden und den an der Luftfahrt interessierten Kreisen gewesen ist.

[2]) Zitelmann S. 463.

besaß, hat keine klaren Bestimmungen über dieses Recht gegeben. Dieses Recht wird in erster Linie demjenigen zugesprochen, welcher Eigentümer des Grund und Bodens ist, über dem sich der Luftraum befindet. Welcher Art dieses Recht des Grundeigentümers an seinem Luftraume ist, in welchem Umfange es ihm zusteht, und wie weit er sich Einwirkungen Dritter auf seinen Luftraum gefallen lassen muß, das soll zunächst Gegenstand der folgenden Ausführung sein.

Noch eine andere Frage, die für die Allgemeinheit besonders wichtig erscheint und die damit zusammenhängt, daß das über dem Lande dahinfahrende Luftfahrzeug den darunter befindlichen Menschen und Sachen Schaden zufügen kann, drängt sich in den Vordergrund. Diese Frage nach der Haftpflicht des Luftfahrers, und zwar sowohl gegenüber unbeteiligten Dritten als auch gegenüber den am Betriebe der Luftfahrt beteiligten Personen, soweit auf das Verhältnis zwischen diesen Personen und dem Luftfahrer nicht die vertragsrechtlichen, sondern die Vorschriften über unerlaubte Handlungen Anwendung finden, soll im zweiten Teile dieser Abhandlung erörtert werden. Endlich soll im Schluß dargestellt werden, inwieweit eine Abänderung des bestehenden Rechtszustandes für erforderlich gehalten wird und in welcher Weise eine Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts stattfinden soll.

Ausführung.

A. Das Recht am Luftraum.

I. Wesen und Inhalt des Rechtes am Luftraum.

a) Das römische und gemeine Recht.

Die herrschende Lehre im gemeinen Rechte, die auch für die meisten Gesetzgebungen der Neuzeit vorbildlich gewesen ist,[1]) geht dahin, daß der über einem Grundstücke befindliche Luftraum im Eigentume des Grundeigentümers stehe.

Dafür, daß schon die Römer derselben Ansicht gewesen seien, beruft man sich auf mehrere Stellen in den Digesten.

Von zwei von Paulus stammenden Stellen spricht die eine[2]) den Satz aus, daß bei einem neuen Bauwerk

[1]) Code civil art. 552; österr. BGB. § 297; sächs. BGB. § 218; code ziv. ital. art. 440; neues schweiz. ZGB. § 667; s. hierzu Häntzschel S. 11ff.; Crome S. 271; Planck S. 168; Meurer S. 181; v. Lyncker S. 41; Kloeß S. 52; Grünwald, Luftschiff S. 33, 34 und im Recht 1910 S. 4.

[2]) l. 21 § 2 D. quod vi aut clam 43, 24: In opere novo tam soli quam coeli mensura facienda est. s. auch Bielenberg S. 4; Monich S. 161.

eine Vermessung sowohl des Grund und Bodens als auch des Luftraums vorzunehmen sei.

Der Inhalt der zweiten Stelle ist folgender: An Grundstücken, zwischen denen ein öffentlicher Platz oder eine öffentliche Straße liegt, darf sowohl eine Wege- oder Triftgerechtigkeit als auch eine solche zum Höherbauen, nicht dagegen eine Gerechtigkeit zum Ein- oder Vorbauen oder eine Trauf- oder Tropfgerechtigkeit bestellt werden, weil der über dem freien Platze befindliche Luftraum frei bleiben muß.[1])

Die dritte von Venulejus herrührende Stelle läßt eine Klage gegen denjenigen, welcher einen Erker oder eine Traufe über einem Begräbnisplatze angebracht hatte, selbst dann zu, wenn Erker oder Traufe das Grabmal nicht berühren, weil zur Begräbnisstätte nicht nur der Erdboden gehöre, in welchem die Leiche beerdigt sei, sondern der gesamte darüber befindliche Luftraum.[2])

---

[1]) l. 1 pr. D. de servit. praed. urb. 8, 2: Si intercedat solum publicum vel via publica, neque itineris actusque neque altius tollendi servitutes impedit: sed immittendi protegendi prohibendi, item fluminum et stillicidiorum servitutem impedit, quia coelum, quod supra id solum intercedit, liberum esse debet.

[2]) l. 22 § 4 D. eodem: Si quis projectum aut stillicidium in sepulchrum immiserit, etiamsi ipsum monumentum non tangeret, recte cum eo agi, quod in sepulchro vi aut clam factum sit, quia selpulchri sit non solum is locus, qui recipiat humationem, sed omne etiam supra id coelum.

Auf diese Äußerungen des römischen Rechts haben die Glossatoren die Lehre gegründet, daß der Eigentümer eines Grundstücks auch Eigentümer des darüber befindlichen Luftraums sei, daß sich mit anderen Worten das Grundeigentum nach oben „usque ad coelum", bis an den Himmel erstrecke.[1])

Diese Lehre beherrscht das ganze gemeine Recht.[2]) Während aber einige Schriftsteller noch an dem veralteten strengen Grundsatze des römischen Rechts festhalten, wonach das Eigentum am Luftraum dem Grundeigentümer die weitgehendsten Rechte gewährte, ihm sogar die Freiheit zusprach, sich seines Eigentums innerhalb der Grenzen seines Bodens selbst zum Nachteile seiner Nachbarn zu bedienen,[3]) haben andere den moderneren Verhältnissen Rechnung getragen.

Jhering stellt den Inhalt des Rechts am Luftraum auf das praktische Bedürfnis des Grundeigentümers ab. „Das Recht am Luftraume", sagt Jhering,[4]) „oder sagen wir die Eigentumsatmosphäre, reicht nicht

---

[1]) Thibaut § 559; L. Arndts R. v. Arnesberg § 130 S. 228 ff.; Windscheid § 168 S. 861; Wächter S. 272; Bielenberg S. 6.

[2]) Wächter S. 272; Pagenstecher S. 147; Jhering S. 85 ff.; Hesse S. 382 ff.; Werenberg S. 12 ff.; Bekker S. 165 ff.; Windscheid § 139 Anm. 3; Dernburg § 161 S. 336; Puchta § 223 Anm.; v. Glück Bd. 10 S. 32, 76; Erythropel S. 9 ff.; v. Gizycki S. 11 ff.; Häntzschel S. 5; Neubauer S. 602.

[3]) Dirksen S. 407; Randa § 1 S. 14, 57.

[4]) S. 81 ff., 90.

weiter als das praktische Bedürfnis, das dadurch befriedigt werden soll. Das praktische Interesse des Eigentümers an der Freiheit seines Luftraumes besteht nur darin, daß ihm nicht Luft, Licht und Regen entzogen, daß er nicht gehindert wird, so hoch zu bauen, wie er Lust hat, daß ihm nicht durch Rauch, Staub usw. der Aufenthalt auf dem Grundstück unmöglich gemacht wird. Über diese Grenzen hinaus hat das Recht durchaus keinen Grund, einen Anspruch an der Luftsphäre zu gewähren."

Ähnlich spricht sich Hesse aus.[1]) Nach ihm ist der über dem Grundstücke befindliche Luftraum notwendiger Bestandteil des Grund und Bodens und kann infolgedessen nicht verschiedenen Eigentümern gehören. Das Eigentum am Luftraum gebührt dem Eigentümer jedoch nur in solcher Höhe, als er für die menschliche Kraft erreichbar und für das Eigentum von Interesse ist.

Nach Arndts[2]) erstreckt sich das Eigentum am Grund und Boden auch auf den Raum über dem Grundstücke, soweit der Natur der Sache nach die ausschließliche Herrschaft eines einzelnen sich geltend machen kann und bezüglich der Benutzung des Grundstücks irgendwie von praktischem Interesse ist.

Windscheid erklärt ausdrücklich, daß das Eigentumsrecht am Grundstücke sich auch auf den darüber befindlichen Raum erstrecke, und er läßt eine Ein-

[1]) S. 392, 393; ähnlich Jakubetzky S. 228.

[2]) § 130 S. 218.

schränkung der Unendlichkeit nur aus dem Gesichtspunkte der Schikane zu.[1])

Die Lehre von dem Eigentumsrecht am Luftraum hat viele Gegner gefunden, die ein Eigentum am Luftraum vor allem deshalb ablehnten, weil der Luftraum keine Sache sei und deshalb nicht im Eigentum einer Person stehen könne.[2])

So hat sich insbesondere Gesterding[3]) in seiner Abhandlung vom „Märchen von der Luftsäule" trotz der oben angeführten Digestenstellen gegen die herrschende Lehre gewendet, daß die über dem Grundstücke befindliche Luftsäule Gegenstand des Eigentums sein könne. Er hat auch zum ersten Male darauf aufmerksam gemacht, daß man zwischen der über dem Grundstücke befindlichen Luft und dem sie enthaltenden Raume unterscheiden müsse.

Gesterding verneint eine Eigentumsmöglichkeit an beiden, an der Luft, weil sie nach römischem Rechte gemeinschaftliches Gut für alle Menschen, eine res communis omnium sei; der Raum sei aber auch nach römischer Auffassung etwas Wesenloses, Unkörperliches, könne also nicht Gegenstand des Eigentums sein, weil ein solches nur an körperlichen Dingen möglich sei.[4])

---

[1]) S. 861 u. Anm. 2.

[2]) Werenberg S. 17ff.; Jhering S. 86ff.; Freund S. 27.

[3]) S. 447ff., 449.

[4]) Ebenso Freund a. a. O.; Erythropel S. 21; Matthiaß S. 449; Staudinger S. 225.

Der Kernpunkt liege darin, daß der Grundeigentümer vermöge seines Rechts am Grundstücke nicht zu dulden brauche, daß ein Dritter auf oder über dem Grundstück etwas habe, etwas dahin oder durchschicke, was auf dem Grundstücke ruhe oder dahinschwebe. Dies sei kein wirkliches Eigentum am Raume, sondern eine Folge des Eigentums am Grundstück.

Aus ähnlichen Gründen leugnet auch Voigt[1]) eine Eigentumszugehörigkeit der Luft oder des Luftraums zur Bodenfläche, der Luft, weil sie einer körperlichen Abgrenzung im Raume versage — denn sie sei ungeteilt wie unteilbar, eine res communis omnium. Insofern das über der Bodenfläche Befindliche als freier Raum gedacht werde, liege weder ein Objekt noch auch ein irgendwie anschauliches Verhältnis vor, worauf eine Eigentumsbezüglichkeit sich stützen lasse. „Denn das Vakuum", sagt Voigt, „entzieht sich als negative Größe dem meum esse, daher der Luftraum niemals ein Eigentum ergeben kann, gleich dem Grund und Boden."

Zum gleichen Ergebnisse kommen auf einem andern Wege diejenigen Schriftsteller,[2]) die ein besonderes Eigentumsrecht am Luftraume deshalb verneinen, weil seinem Begriffe nach das Eigentum an einem Grundstück, als naturgemäß volle rechtliche Herrschaft über dasselbe, jede Einwirkung Dritter unbedingt ausschließe und damit auch dem Eigentümer die ausschließliche

[1]) S. 618 § 147.

[2]) Böcking § 134 S. 12; Randa S. 39 Anm. 6.

Herrschaft einräume. So sei die Macht des Grundeigentümers, über den über seinem Grundstücke befindlichen Luftraum nach freiem Willen zu verfügen, nur eine Eigentümlichkeit der Ausübung des Eigentumsrechts, welche durch die natürliche Beschaffenheit des Eigentumsobjekts bestimmt werde.

„Nicht besonders hervorzuheben ist", sagt Randa,[1]) „beim Eigentum an Grundstücken die Berechtigung des Eigentümers zur ausschließlichen Verfügung über die Oberfläche des Grundstücks sowie über den senkrecht unter- und oberhalb desselben befindlichen Raum."

Zu erwähnen ist noch die etwas eigenartige Okkupationstheorie Werenbergs.[2]) Die Benutzung der Luft kann nach seiner Ansicht juristisch nicht anders vor sich gehen als durch einen Okkupationsakt. Wer ein Haus baut, okkupiert damit den bisher freien Luftraum, an dessen Stelle das Haus tritt. Da aber die Benutzung der Luft für die Benutzung des Grundstücks unentbehrlich ist, so okkupiert derjenige, der ein Grundstück erwirbt, notwendig damit zugleich von dem Luftraum über demselben einen so großen Anteil, als er zur Benutzung dieses Grundstücks nötig hat. Diese Okkupation begründet, nach Werenberg, vermöge der Natur der okkupierten Sache nicht Eigentum an derselben, sondern sie gewährt nur den Anspruch auf Schutz der vorgenommenen Willenshandlung.

---

[1]) § 1 S. 14.

[2]) S. 20, 21.

b) Der Standpunkt des bürgerlichen Rechts.

1. Entstehungsgeschichte des § 905 BGB.

Der Streit über die Natur des Rechts am Luftraum ist durch das Bürgerliche Gesetzbuch nicht beseitigt worden.

Der § 905 lautet in seinem Satz 1 wie folgt:

> Das Recht des Eigentümers eines Grundstücks erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche und auf den Raum unter der Oberfläche.

Aus dem Wortlaute dieses Paragraphen schließen mehrere Schriftsteller, daß auch das Bürgerliche Gesetzbuch, dem gemeinen Rechte folgend, ein Eigentum an dem über dem Grundstücke befindlichen Luftraum anerkennt, und sie halten deshalb auch heute noch am Eigentum am Luftraum fest.[1])

Nach ihrer Ansicht können die Worte des Paragraphen: „Das Recht des Eigentümers erstreckt sich auf den Raum über der Oberfläche“ nur dahin gedeutet werden, daß dem Eigentümer eines Grundstücks an dem darüber befindlichen Luftraume dasselbe Recht zustehe

---

[1]) Planck Anm. 1 zu § 905; Cosack § 209 S. 152; Windscheid-Kipp S. 861; Crome S. 261; Kloeß S. 52; Jurisch S. 15; Grünwald S. 32, 34; v. Lyncker S. 39, 42; Meurer S. 13, 14; Zitelmann S. 14; Sperl S. 383; Groß S. 5; Goldfeld S. 566; Kohler S. 4; Peucker S. 29, 11; Grünwald im Recht 1910 S. 4; Franke S. 17; ähnlich Neubauer S. 602.

wie an dem Grundstück; dieses Recht könne daher nur wieder Eigentum sein.[1])

In der Tat haben noch die Motive[2]) zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches darauf hingedeutet, daß der Rechtssatz des gemeinen Rechts von dem Eigentumsrechte des Eigentümers eines Grundstücks an dem darüber befindlichen Luftraume grundsätzlich in das deutsche Reichsrecht übergeführt worden sei.

Aber schon die Protokolle[3]) der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs zum Bürgerlichen Gesetzbuch haben den bisherigen Weg verlassen. Sie verwahren sich ausdrücklich dagegen, daß durch die ursprüngliche Fassung des § 849 (jetzt § 905) ein Eigentum an einem Raum begründet werden solle, und es wurde bei der 2. Lesung ausgesprochen, daß man, „um dem formellen Einwande zu begegnen, daß durch die Vorschrift ein Eigentum an einem Raume anerkannt werde, besser von der Erstreckung der Befugnisse des Eigentümers sprechen wolle".

2. Auslegung des § 905 BGB.

Wenn sich auch der Gesetzgeber einer Begriffsbestimmung des Rechts am Luftraum enthalten hat, so geht doch aus der von ihm gegebenen Begründung

---

[1]) Eswein S. 13; Monich S. 155.

[2]) S. 263.

[3]) Bd. 3 S. 122.

deutlich hervor, daß er ein Eigentumsrecht des Grundeigentümers am Luftraume nicht anerkennen wollte.[1]) Diese Auffassung erscheint auch als die allein richtige. Denn weder der über dem Grundstücke befindliche Raum noch die in diesem enthaltene Luft sind Sachen, auf die sich unsere Eigentumsbegriffe anwenden lassen.[2])

Auf den Raum zweifellos nicht. Der Raum ist ein abstrakter Begriff, der nur „die Möglichkeit ausdrückt, daß an einem gewissen Orte ein Körper sein kann“,[3]) er ist etwas Wesenloses, ein Begriff, der nur in unserer Vorstellung lebt, in Wirklichkeit aber nicht existiert.[4]) An einem wesenlosen, unkörperlichen Dinge kennen wir kein Eigentum.

Aber auch die Luft oder, wie manche sagen, die über dem Grundstücke „stehende Luftsäule“ kann nicht Gegenstand des Eigentums sein. Man kann allerdings mit Rücksicht auf die neuzeitlichen Fortschritte der Technik nicht mehr, wie das römische Recht, den Satz aufstellen, daß die Luft vermöge ihrer natürlichen Be-

---

[1]) Meisner S. 2; Matthiaß S. 449; v. Pfuhlstein Nr. 2 S. 14; Erythropel S. 22ff.; v. Grote S. 7ff.; Schön S. 6; Meyer, Erschließung S. 11, 13; Bodenheim, Privatrecht S. 8; Runkel S. 23; Melsbach S. 911; Warschauer S. 14ff.

[2]) Staudinger S. 219 III; Häntzschel S. 10; Matthiaß S. 432; Meyer, Erschließung S. 10; Erythropel S. 21.

[3]) S. 448.

[4]) Bielenberg S. 15; Monich S. 157; and. M. Runkel S. 30; Zitelmann S. 467.

schaffenheit nicht fähig sei, Gegenstand des Vermögensrechts einer Person darzustellen; — sie kann, wenn sie durch Aneignung ausgeschieden wird, sehr wohl im Eigentum einer Person stehen.[1]) Als Gesamtmenge aber ist die Luft in ihrer unbeschränkbaren Ausdehnung auch nach den Rechtsanschauungen der Gegenwart der ausschließlichen dauernden Herrschaft nicht unterwerfbar.[2])

Von einer über dem Grundstücke „stehenden Luftsäule" kann man nicht gut reden, wo doch die Luft jeden Augenblick ihren Raum wechselt, bald langsamer, bald schneller über das Grundstück fortbewegt wird. Diese unaufhörlich dem Wechsel und den Veränderungen unterworfene Luft, die unbestimmt und unbegrenzbar ist, verschmäht, wie Gesterding[3]) mit Recht sagt, unsere Herrschaft; sie ist dem Rechtsverkehr und insbesondere dem Sachenrecht entzogen.

Neuerdings hat sich auch Monich,[4]) nach dessen Ansicht[5]) der § 905 BGB. ein Eigentum an der Luft-

---

[1]) ALR. I, 8 § 3; Dernburg, PrPrivR. Bd. 1 § 67 S. 145; Endemann Bd. 2 S. 141 ff.

[2]) Kloeß S. 17; Eswein S. 9, 14; Endemann S. 454 Anm. 7; v. Grothe S. 6 ff.; Erythropel S. 21; Fauchille, le domaine aerien juridique des aerostats, Paris 1901, p. 90 (siehe Scholz S. 602); Bielenberg S. 15; Häntzschel S. 8; and. M. österr. BGB. § 297.

[3]) S. 447.

[4]) S. 154 ff.; Dernburg § 161 Anm. 4.

[5]) S. 172.

säule feststellt, scharf gegen die Eigentumstheorie gewandt. „An dem Raume," sagt er, „in welchem dieses Luftmeer flutet, einem nur durch gedachte Flächen begrenzten und ohne seinen natürlichen Inhalt körperlosen Raume, ist ein dingliches Recht nicht denkbar. Die Theorien von dem Eigentum an dem luftleeren Raume über der Erdoberfläche sind rechtliche Unmöglichkeiten."

3. Feststellung des Begriffs des Rechts am Luftraum.

Die Feststellung, daß das Recht des Grundeigentümers an dem über seinem Grundstücke befindlichen Luftraume nicht das Eigentumsrecht ist, ist einfacher als die Beantwortung der Frage, als was dieses Recht, wenn es nicht Eigentum sein soll, aufzufassen ist.

Gesterding[1]) will in diesem Rechte eine Folge des Eigentums am Grundstück erblicken: der Raum über unserem Grundstück ist unser Gebiet. Endemann[2]) ist der Meinung, daß es sich bei dem Rechte des Grundeigentümers am Luftraum um eine Interessensphäre des Eigentümers handele, die sich auf Luft und Licht über seiner Bodenfläche positiv erstrecke, soweit es menschliche Macht zulasse.

---

[1]) S. 450.

[2]) S. 454 Anm. 7.

Kober[1]) spricht von einem Machtbereich des Eigentümers, der sich auf den Raum über und unter der Oberfläche seines Grundstücks erstrecke, Meisner[2]) von einer tatsächlichen Herrschaft des Eigentümers über den Raum.

Demgegenüber erblickt Warschauer[3]) in der Vorschrift des § 905 nur eine aus praktischen Gesichtspunkten vom Gesetzgeber aufgestellte Rechtsfiktion; weil der Raum über dem Grundstücke für die auf dem Grundstücke befindlichen Sachen und lebenden Wesen von Bedeutung sei, deshalb werde vom positiven Rechte eine rechtsähnliche Herrschaft an dieser Luftsäule fingiert.

Erythropel[4]) gibt dem Eigentümer ein besonderes Recht, welches ihm inhaltlich die Befugnis gewährt, den über seinem Grundstücke befindlichen Raum frei zu benutzen und Einwirkungen Dritter auf denselben bis zu einem gewissen Grade auszuschließen; dieses Recht ist nach Erythropel eine dem Grundeigentum begrifflich immanente Befugnis.

Aus diesen Auslassungen geht deutlich hervor, daß das Recht am Luftraum im engen Zusammenhange steht mit dem darunter befindlichen Grundstück. Von

---

[1]) Staudinger zu § 905.

[2]) S. 2; ebenso Matthiaß S. 449; derselbe in DJZ. S. 431.

[3]) S. 26.

[4]) S. 52; ebenso Eswein S. 15.

diesem muß man daher ausgehen, wenn man zu einer Begriffsbestimmung des Rechts am Luftraume kommen will.

Der Begriff des Grundstücks ist kein von der Natur gegebener, sondern durch das positive Recht künstlich geschaffener. Das Eigentum an Grundstücken, abgegrenzter Teile der Erdoberfläche, findet in horizontaler Richtung seine Schranken an den künstlich hergestellten Grenzen des Grundstücks. Unter einem Grundstücke kann nun freilich nicht nur die horizontale Erdoberfläche verstanden werden, es ist vielmehr klar, daß sowohl ein Teil des festen Erdkörpers als auch des Luftraums hinzuzurechnen ist. Der Eigentümer kann auch, wenn er in diesem Raume irgendwie an der Ausübung seines Eigentums gehindert wird, nicht beliebig, wie der Eigentümer einer beweglichen Sache, den Schauplatz seines Eigentumsgenusses wechseln.[1])

Wenn nun die Anhänger der Eigentumstheorie behaupten, daß eine zweckentsprechende Ausnutzung des Grundstücks nur möglich sei, wenn das Eigentum sich auch auf den Luftraum erstrecke, so wird diese Ansicht schon durch die Erwägung widerlegt, daß derselbe Zweck erreicht wird, wenn dem Eigentümer das Recht gewährt wird, den Luftraum für sich zu benutzen und Eingriffe anderer zurückzuweisen.[2])

Dieses Recht ist, da der Luftraum nach obigen Ausführungen nicht als selbständiges Rechtsobjekt in

[1]) Häntzschel S. 36.

[2]) Jhering S. 67.

Frage kommen kann,[1]) eine aus der Tatsache des Eigentums am Grundstücke sich ergebende Befugnis, ein Gebrauchs- oder Verfügungsrecht des Grundeigentümers, das aus dem Eigentum am Grundstücke fließt.[2])

II. Umfang des Rechts des Grundeigentümers am Luftraum.

a) Anwendung des § 905 Satz 2 BGB. auf die Luftfahrt.

Die Frage nach dem Rechte des Grundeigentümers am Luftraume hat heute nicht bloß theoretische Bedeutung. Denn der Umfang dieses Rechts wird bei der in § 905 gegebenen Regelung nach der hier vertretenen Ansicht schärfer und enger umgrenzt werden können, als es bei der Annahme eines Eigentums am Luftraume möglich wäre.

§ 905 BGB. bestimmt in seinem Satze 2 folgendes:

> Der Eigentümer kann jedoch Einwirkungen nicht verbieten, die in solcher Höhe oder Tiefe vorgenommen werden, daß er an der Ausschließung kein Interesse hat.

Während also durch Satz 1 des § 905 dem Eigentümer das Recht gewährt wird, den Luftraum frei zu benutzen und andere von jeder Einwirkung in sein

---

[1]) Eswein S. 15; Gesterding S. 449; and. M. Zitelmann S. 473.

[2]) Erythropel S. 52; v. Grothe S. 7, 8; v. Gizycki S. 13; Runkel S. 32; Eswein S. 14ff.

Herrschaftsgebiet auszuschließen, enthält der Satz 2 eine Begrenzung des Verbietungsrechts gegen solche Einwirkungen, an deren Ausschließung der Eigentümer wegen ihrer Entfernung von der Erdoberfläche kein Interesse hat.

Diese Vorschrift ist erst durch die 2. Kommission aufgenommen worden[1]) und ist für die Luftfahrt von hervorragender Bedeutung. Sie entspricht den modernen Verhältnissen, der fortschreitenden Entwicklung der Technik, die eine immer weitergehende Benutzung des Luftraums notwendig macht, und sie trägt dem Rechtsbewußtsein des Volkes Rechnung, das niemals in dem bloßen Überfliegen eines Grundstücks durch ein Luftfahrzeug eine Eigentumsverletzung erblickt hat.

Für die Luftfahrt wird es sich vor allem um die Frage handeln, ob und wann der Grundeigentümer ein Interesse hat, das Hinwegfliegen von Luftfahrzeugen über seinen Grund und Boden zu verbieten.

Die Ansicht, daß das Verbietungsrecht des Eigentümers in vertikaler Richtung bis in die Unendlichkeit reiche, ist selbst von den Anhängern der Eigentumstheorie aufgegeben worden, und fast alle sind darüber einig, daß das bloße Hinwegfliegen eines Luftfahrzeugs über ein Grundstück in großer Höhe nicht verboten werden könne.[2])

---

[1]) Prot. Bd. 3 S. 122.

[2]) Planck Anm. 4a zu § 905; Grünwald, Das Luftschiff S. 34; Zorn S. 226; Meurer S. 14; Meili, Das Luftschiff S. 27;

Vielfach denkt man sich durch die Bestimmung des § 905 Satz 2 den Luftraum durch eine horizontale Linie dergestalt geteilt, daß die untere Zone, die je nach den wirtschaftlichen oder sonstigen Bedürfnissen höher oder niedriger sein kann, der ausschließlichen Benutzungsbefugnis des Grundeigentümers untersteht, während er an der darüber verbleibenden Zone kein Einspruchsrecht mehr hat.[1])

Demgegenüber ist folgender Einwand gemacht worden[2]): Wenn der § 905 Satz 2 Einwirkungen in solcher Höhe verbiete, daß der Eigentümer an der Ausschließung kein Interesse habe, so sei die Vorschrift für die Luftfahrt wertlos, weil jedes Durchfahren eines Luftfahrzeugs das Interesse des Grundeigentümers verletze. Denn es bestehe in jedem Falle die Gefahr, daß infolge eines Naturereignisses oder aus anderen Gründen das Luftschiff abstürze, daß freiwillig oder unfreiwillig eine Landung vorgenommen werde oder Ballast und andere Gegenstände ausgeworfen würden, die auf dem Grundstücke befindliche Personen und Sachen gefährdeten. Diese Einwirkung, die von jedem Luftfahrzeug drohe, werde gerade mit zunehmender Höhe größer, weil nach den Fallgesetzen die Schlagkraft des herab-

---

Heilfron S. 252; Staudinger Anm. 1 zu § 905; Eswein S. 16; Dernburg S. 336 Anm. 4; Zitelmann S. 486; Groß S. 7, 11; and. M. Goldfeld S. 565.

[1]) v. Grote S. 6.

[2]) Warschauer S. 27; Ludowieg S. 705.

stürzenden Körpers mit der Entfernung von der Erde wachse.[1]) Der Grundeigentümer habe hiernach stets ein Interesse daran, das Überfliegen eines jeden Luftfahrzeugs über sein Grundstück zu verbieten.[2])

Die Folge einer solchen Auslegung des § 905 Satz 2 ist keine geringere als die, daß durch sie die Luftfahrt völlig unmöglich gemacht wird.[3]) Deshalb wird von vielen Seiten ein neues Gesetz gefordert, durch das dem Grundeigentümer das Einspruchsrecht versagt und andererseits dem Luftfahrer eine möglichst strenge Haftung auferlegt werde, die von dem Nachweis eines Verschuldens nicht abhängig sein soll.[4])

Zu einer solchen Neuregelung liegt jedoch kein Anlaß vor. Wenn man davon ausgeht, daß schon die bloße Möglichkeit, es könne durch Absturz oder Auswurf Schaden entstehen, das Interesse des Grundeigentümers nach § 905 darstelle, so verkennt man den Sinn dieser Vorschrift, die gerade im weitausschauenden Hinblick auf die Entwicklung der Luftfahrt gegeben worden ist.[5])

---

[1]) Piccioni S. 101; Zitelmann S. 22ff.

[2]) Ludowieg S. 705; Goldfeld S. 566; Kohler S. 10; Sturm S. 531; Kipp S. 645.

[3]) Goldbaum in DLZ. Nr. 4 S. 12; Pfuhlstein Nr. 2 S. 14; Niemeyer in BZ. am Mittag.

[4]) Warschauer S. 32; Bodenheim S. 9; v. Pfuhlstein a. a. O.; v. Gizycki S. 19; Meurer S. 196; Staudinger S. 226; Linckelmann S. 8ff., dagegen Ludowieg S. 705.

[5]) Niemeyer in BZ. am Mittag.

Die Möglichkeit eines Absturzes ist heute schon wesentlich eingeschränkt und wird bei der fortschreitenden Vervollkommnung der Luftfahrzeuge voraussichtlich in absehbarer Zeit noch seltener in Frage kommen.[1]) Der Umstand allein, daß das Überfliegen des Grundstücks den Grundeigentümer beim Eintritt besonderer unglücklicher Umstände möglicherweise schädigen kann, ist nicht geeignet, ihm ein absolutes Verbietungsrecht gegen die Luftfahrt zu gewähren.[2])

Vielmehr ist ein Interesse des Grundeigentümers nur dann als vorhanden anzusehen, wenn die Luftfahrt derart ausgeübt wird, daß sie mit Unzuträglichkeiten des Grundeigentümers verbunden ist, daß sie ihn also durch ihre eigenen unmittelbaren Folgen wirklich schädigt.[3])

---

[1]) Die Sturz- und Kurvenflüge Pégouds und seine Sturzspiralen haben bewiesen, daß die Luft ein verläßliches Element ist, und daß die Fahrt auf einem Luftfahrzeug durch die Luft selbst inmitten drohender Fährlichkeiten sicher vor sich gehen kann. Ebenso ist durch den Rekordflug Stöfflers, der innerhalb 24 Stunden über 2000 km geflogen ist, dargetan, daß das Flugwesen sich schon heute einem Grade von Vollkommenheit genähert hat, den man noch vor kurzer Zeit nicht für möglich gehalten hätte.

[2]) So auch Meurer S. 15; Bodenheim S. 27; Eswein S. 14, 16; Meyer, Erschließung S. 45; derselbe in JW. 1910 S. 740; Zitelmann S. 488; Groß S. 8; Linckelmann S. 8; Friedrichs S. 708; Zorn S. 226.

[3]) So Zitelmann S. 485, 488, ihm beistimmend Meyer in JW. S. 739; vgl. ferner Haßkamp Nr. 206; Bodenheim S. 9; Schütz S. 32, 33.

Hält sich demnach ein Luftfahrzeug in angemessener Höhe, so wird man im allgemeinen ein Interesse des Grundeigentümers und ein Verbietungsrecht zu verneinen haben. Für Luftballone ist die erforderliche Höhengrenze eingehalten, wenn sie so hoch fliegen, daß eine Beschädigung von Bauten und Pflanzen nicht zu befürchten ist; für andere Luftfahrzeuge wird sie dort zu finden sein, von wo aus das durch ihre Motoren und Propeller verursachte Geräusch nicht mehr so stark zu hören ist, daß es als Belästigung der darunter wohnenden Menschen empfunden wird.[1])

Deshalb muß man denjenigen Personen, deren Grundstücke in der Nähe von Aufstiegs-, Landungs- und Flugplätzen gelegen sind, ein Einspruchsrecht gegen die Luftfahrt zusprechen. Hier muß sowohl mit der Gefahr einer Kollision als auch mit einer dauernden Belästigung durch Geräusch und Geruch ernstlich gerechnet werden.[2])

Die Inhaber solcher Flugplätze haben in diesem Falle kein anderes Mittel, als daß sie auf den Nachbargrundstücken beschränkt persönliche oder Grunddienstbarkeiten erwerben, auf Grund deren die Nachbarn das Darüberhinfahren auch in geringer Höhe und Ballastauswerfen aller vom Flugplatz aufsteigenden Fahrzeuge ausdrücklich gestatten.[3]) Die Begründung

[1]) Haßkamp Nr. 206.

[2]) Planck Anm. IVa zu § 905; Meurer S. 15.

[3]) v. Pfuhlstein Nr. 2 S. 14; Staudinger Anm. 6 zu § 905; Franke S. 10.

solcher Dienstbarkeiten — Bodenheim[1]) nennt sie „Aufstiegsgerechtigkeit“ — erfolgt durch dinglichen Vertrag und durch Eintragung im Grundbuch (§§ 1018, 1090 BGB.).

b) Beweislast.

Durch die Vorschrift des § 905 BGB. wird nach der hier vertretenen Auffassung die Existenz und Fortentwicklung der Luftfahrt nicht gestört; aber auch die Interessen des Grundeigentümers werden, soweit sie vernünftig und beachtenswert sind, nicht beeinträchtigt. Zu ihrem Schutze dient vor allem die für den Grundeigentümer günstige Verteilung der Beweislast.

Seine Berufung auf das Eigentum genügt, wenn er einer Einwirkung auf das Raumgebiet über seinem Grundstücke widerspricht.[2]) Wer die Zulässigkeit einer solchen Einwirkung geltend macht, muß beweisen, daß nach objektiver Beurteilung der Eigentümer an der Ausschließung kein Interesse hat.[3]) Will der Eigentümer ein etwa vorhandenes individuelles Interesse an der Unterlassung der Einwirkung geltend machen, so hat gleichwohl der andere Teil auch das Nichtbestehen dieses behaupteten Interesses nachzuweisen.[4])

---

[1]) S. 6, 7.

[2]) Planck Anm. 4a zu § 905; Meurer S. 14.

[3]) Endemann S. 455; Staudinger Anm. 1c zu § 905; RGZ. Bd. 59 S. 120.

[4]) So Meisner S. 4; Monich S. 157; and. M. Staudinger S. 226 zu e.

B. Die außervertragliche Haftung des Luftfahrers.

I. Haftung des Luftfahrers gegenüber unbeteiligten Personen.

a) Haftung für Beschädigungen des Grundeigentums.

1. Bei Verschulden des Luftfahrers.

Die bisherigen Erörterungen haben den Grundsatz ergeben, daß der Luftraum für die Luftfahrt privatrechtlich frei ist. Der vielfach aufgestellte Satz, daß sich der Luftfahrer schon durch die bloße Tatsache der Ausübung der Luftfahrt für einen angerichteten Schaden deshalb ersatzpflichtig mache, weil die Ausübung seines Berufes eine Einwirkung auf das Recht des Grundeigentümers enthalte, muß nach der hier vertretenen Ansicht abgelehnt werden.[1])

Daß ferner die Grundsätze des Reichshaftpflichtgesetzes v. 7. 6. 1871 sowie des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. 5. 1909 ohne ausdrückliches Erweiterungsgesetz hier auch nicht entsprechend zur Anwendung kommen können, ergibt sich aus ihrem Charakter als Sondergesetzen und bedarf keiner besonderen Erörterung.[2])

---

[1]) Ebenso Zitelmann S. 487; Ludowieg S. 705.

[2]) Ebenso RGZ. Bd. 78 S. 171; Peschke im Berl. Tagebl.; anders v. Lyncker S. 7, 12; Groß S. 55.

Die Haftung des Luftfahrers tritt vielmehr nach dem im Bürgerlichen Gesetzbuch im allgemeinen vertretenen Verschuldungsprinzip nur dann ein, wenn der Luftfahrer schuldhaft, d. h. vorsätzlich oder fahrlässig das Eigentum oder ein sonstiges in § 823 BGB. genanntes Rechtsgut verletzt. Die Schadensersatzpflicht ist begründet, wenn der Handelnde sich bewußt war oder bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte voraussehen müssen, daß seine Handlung die Verletzung des fremden Eigentums oder des sonstigen Rechtsguts zur Folge haben konnte.

Hiernach wird die Haftpflicht des Luftfahrers in folgenden Fällen gegeben sein:

Der Luftfahrer, der ohne Not Sandsäcke über bewohnten Grundstücken ausschüttet oder andere Gegenstände aus seinem Fahrzeug wirft, weiß oder kann doch bei gehöriger Sorgfalt annehmen, daß der Gegenstand auf fremdes Eigentum fallen kann. Er hat damit rechtswidrig und entweder vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt und muß daher für den durch seine Handlung verursachten Schaden aufkommen.[1])

---

[1]) Zitelmann S. 486; Groß S. 14, 43; Runkel S. 44; Bodenheim S. 10; Friedrichs S. 780; Meurer S. 15, 16; Pfuhlstein Nr. 2 S. 13; Siehr S. 202; Kipp S. 643; Meyer, Erschließung S. 43; derselbe in JW. 1911 S. 671; derselbe in JW. 1910 S. 740; Meili in BlVerglRw. S. 243; so auch Winkler für das Schweizer Recht S. 361.

Dasselbe gilt bei Beschädigungen von Dächern, Schornsteinen, Telegraphenleitungen usw. durch das Schleppseil[1]) oder bei einer gegen den wirklichen oder mutmaßlichen Willen des Eigentümers vorgenommenen Landung seitens des Luftfahrers.[2])

Auch dann, wenn es sich um eine Notlandung handelt, wenn eine Beschädigung des Grundstücks im Notstande begangen wird, besteht kein Zweifel für die Haftung des Luftfahrers. In diesem Falle ist die Handlung zwar nicht widerrechtlich, aber die Schadensersatzpflicht folgt aus § 904 Satz 2 BGB. Voraussetzung ist jedoch, daß der Angriff auf das Grundeigentum zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr notwendig wird und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Landung entstehenden Schaden des Grundeigentümers unverhältnismäßig groß ist.[3]) Diese Voraussetzung wird gewöhnlich schon deshalb vorliegen, weil es sich in diesen Fällen sehr oft um das Leben des Luftfahrers und seiner Mitfahrer handelt.

In gleicher Weise hat der Luftfahrer für eine durch Notauswurf herbeigeführte Beschädigung einzustehen.

---

[1]) Niemeyer in DLZ. S. 27.

[2]) Zitelmann S. 490; Kipp S. 643; Bodenheim, Privatrecht S. 20; derselbe in DLZ. S. 15; Groß S. 12; Siehr S. 198; Niemeyer S. 36; Schröder S. 14; Haßkamp Nr. 206; Fleischmann S. 30; Seligsohn S. 72; Neubauer S. 602.

[3]) Runkel S. 44; Zitelmann a. a. O.; Kipp a. a. O.; Groß S. 15; Pfuhlstein Nr. 2 S. 13.

Schuldhaft handelt auch derjenige, welcher ohne die erforderlichen Kenntnisse der bei einer Fahrt in Frage kommenden meteorologischen und physikalischen Gesichtspunkte sowie der Handhabung des von ihm geführten Fahrzeugs oder ohne Ausbildung eine Fahrt unternimmt, und dabei Verletzungen von Sachen begeht, ebenso wenn er ein fehlerhaftes Luftfahrzeug benutzt, dessen offensichtliche Mängel er kennt oder kennen muß.[1]) In solchen Fällen haftet er auch dann, wenn das Fahrzeug ohne sein Verschulden abstürzt oder ein Gegenstand aus ihm ohne seinen Willen herabfällt.

2. Ohne Verschulden des Luftfahrers.

Für einen weder durch Vorsatz noch Fahrlässigkeit verursachten, also gewöhnlich zufälligen Schaden hat dagegen der Luftfahrer nach geltendem Rechte nicht aufzukommen.[2]) Es ist versucht worden, schon heute auch bei schuldlos verursachtem Schaden eine Ersatzpflicht wenigstens für die Fälle zu begründen, wo dem Grundeigentümer durch die Luftfahrt ein Schaden zugefügt wird, also z. B. dann, wenn durch einen Unglücksfall, Explosion, Zusammenstoß ein Luftfahrzeug oder ein

---

[1]) Pfuhlstein Nr. 1 S. 10; Kipp S. 643; Haßkamp Nr. 206; Zitelmann S. 486; Peschke im Berl. Tageblatt.

[2]) Zitelmann S. 486; Meyer JW. 1910 S. 740; Warschauer S. 34; BZ. am Mittag v. 29. 12. 1913; Peschke im Berl. Tageblatt; Brückner S. 703; Franke S. 23.

Teil desselben abstürzt und an dem Grundstück oder einem Bauwerk einen Schaden anrichtet.[1])

Am weitesten geht in dieser Beziehung Goldfeld,[2]) der die Haftung des Luftfahrers schon daraus herleiten will, daß er unbefugt einen gefährlichen Apparat auf fremdes Grundeigentum eindringen läßt. Nach Goldfeld genügt sogar schon der Gesichtspunkt, daß der Luftfahrer durch die Inbetriebsetzung des gefährlichen Apparates eine gemeine Gefahr für Personen und Sachen hervorgerufen habe. Es entspreche, sagt Goldfeld, dem wirtschaftlichem Bedürfnis und dem zu vermutenden Willen des Gesetzgebers, daß in solchem Falle der Handelnde dem unbeteiligten Dritten für die nachteiligen Folgen seines Tuns aufzukommen habe (Handeln auf eigene Gefahr).

Ein Rechtssatz, der einen derartigen Gedanken begründen könnte, existiert in unserem Privatrechte nicht. „Wie kann es ein Verschulden sein," sagt Zitelmann, „zu tun, was doch getan werden muß? Wie wir nicht mehr ohne Eisenbahn auskommen können, so können und wollen wir auch nicht mehr ohne Luftfahrt auskommen."[3]) Das Reichsgericht hat eine solche allgemeine

---

[1]) Stieda im Berl. Tageblatt 1911 Nr. 551.

[2]) JW. 1911 S. 565 ff.; dagegen Runkel S. 57; Kipp in JW. 1908 S. 644; Groß S. 45; Niemeyer S. 43; Meili in BlVerglRw. S. 245; RG. in DJZ. 1912 S. 514.

[3]) S. 487; ebenso Runkel S. 57; Kipp S. 644; Groß S. 45; Niemeyer S. 43; DJZ. 1912 S. 514.

Haftpflicht ohne besonderes Gesetz gerade auch für die Luftfahrt abgelehnt,[1]) sie hat auch in der Wissenschaft ohne lex specialis keine Anerkennung gefunden. Die Ausführungen Goldfelds sind lediglich de lege ferenda zu verwerten.

Viele Anhänger hat sich dagegen die von Kipp[2]) aufgestellte Theorie erworben.

Kipp behandelt den Fall, daß die Fahrt des Luftfahrers in so großer Höhe über einem Grundstück hinweggeht, daß an und für sich der Grundeigentümer kein Interesse an dem Unterbleiben der Überfahrt hat. Das Unglück will es aber, daß ohne Verschulden des Luftfahrers, durch Absturz des ganzen Luftfahrzeugs oder einzelner Teile desselben, ein Schaden angerichtet wird. Kipp will die Haftung des Luftfahrers gegenüber dem Grundeigentümer auf Ersatz des durch jenen auch ohne sein Verschulden angerichteten Schadens aus § 905 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit einem vom Reichsgericht seit langer Zeit anerkannten Rechtsprinzip nachweisen. Dieses Prinzip, welches vom Reichsgericht bei Feststellung der Verantwortlichkeit der Eisenbahnen für den Funkenflug von Lokomotiven verwertet ist, wird in einer Entscheidung[3]) in folgendem Satze ausgedrückt:

> Ist dem Grundeigentümer im Einzelfalle das so wesentliche Recht, Eingriffe in sein Eigentum ab-

[1]) RGZ. Bd. 78 S. 171.

[2]) S. 643.

[3]) Bd. 58 S. 130ff.

zuweisen, entzogen, so muß ihm notwendig hierfür anderweitiger ausreichender Ersatz gegeben sein, und solcher Ersatz kann nur in Gewährung der durch Verschuldensnachweis nicht bedingten Klage auf Erstattung des angerichteten Schadens gefunden werden.[1])

In diesem Rechtsgedanken findet Kipp die gesuchte Norm für die Luftfahrt. Müßte der Eigentümer, sagt er, eine in großer Höhe über seinem Grundstück vor sich gehende Luftfahrt dulden, so kann ihm diese Verpflichtung nur unter dem Vorbehalt obliegen, daß der Luftfahrer die Gefahren, die für das Grundeigentum entstehen, auf seine eigene Tasche nimmt.

Gegenüber dem Einwande, daß es sich hier lediglich um ein allgemeines Rechtsprinzip handele, versucht er den Nachweis zu führen, daß die in § 905 Satz 2 gegebene Einschränkung des Rechts des Eigentümers nur unter dem Vorbehalte der Schadloshaltung gemeint sein könne. Der Grundeigentümer habe ein dringendes Interesse (§ 905 Satz 2) daran, daß Einwirkungen auf sein Grundstück unterbleiben, die Gefahren mit sich führen. Die Duldungspflicht gegenüber solchen Einwirkungen sei nur denkbar unter der Voraussetzung, daß der Urheber der Einwirkung für die mit ihr verbundenen Gefahren aufzukommen habe.

---

[1]) Ebenso Bd. 57 S. 224, Bd. 63 S. 376, Bd. 70 S. 150; ferner in JW. 1910 S. 236, 1912 S. 869.

Derselben Ansicht sind insbesondere Meurer,[1]) Staudinger,[2]) ferner auch Meili,[3]) der sich wie folgt ausläßt: Wenn Grundeigentum durch den Betrieb von Ballonen geschädigt oder zerstört wird, so kann der Halter oder Eigentümer zweifellos schon nach dem bestehenden Rechte für alle Folgen verantwortlich gemacht werden.

Von den Gegnern dieser Lehre bestreitet Ludowieg,[4]) daß die bei jenen Betrieben für die Schadenshaftung vom Reichsgericht betonte Voraussetzung auch bei der Luftfahrt bestehe. In jenen Fällen sei durch Sondervorschrift zugunsten bestimmter Betriebe der allgemein gültige Rechtssatz, daß der Berechtigte jede Einwirkung anderer zurückweisen könne, durchbrochen. Die Luftfahrt aber unterstehe den allgemeinen Vorschriften und genieße keinerlei Sonderrechte. Darum sei es auch nicht gerechtfertigt, ihr über das allgemein gültige Maß hinausgehende Verpflichtungen aufzuerlegen. Die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf fremde Grundstücke seien entweder vom Rechte gestattet oder nicht. Im letzteren Falle sei gegen sie ohne jede Einschränkung die Untersagungsklage gegeben. Liege aber eine nach den allgemeinen Rechtsnormen gestattete

---

[1]) Luftschiffahrtsrecht S. 196.

[2]) S. 226 zu 1h u. S. 217 zu 1b.

[3]) Ferner v. Lyncker S. 47; Groß S. 46ff.; Eswein S. 47; Sperl S. 78.

[4]) S. 705.

Einwirkung vor, die also die vom Rechte gezogenen Grenzen der Sachherrschaft gar nicht überschreite, so bestehe auch kein Grund, für dieses durchaus rechtmäßige Verhalten eine Schadensersatzpflicht festzustellen.

Dieser Ansicht haben sich auch Sturm[1]) und Meyer[2]) angeschlossen. Meyer, der das Überfliegen eines Grundstücks nach den bestehenden Gesetzen für erlaubt hält, sieht keine Veranlassung, für dieses durchaus rechtmäßige Verhalten eine besondere Schadensersatzpflicht festzusetzen. Die eigenartige Folge der Kippschen Lehre wäre schließlich, sagt Meyer mit Recht, daß der Luftfahrer für Grundeigentumsbeschädigung auch ohne Verschulden haften würde, während er bei Verletzung oder Tötung einer Person z. B. auf öffentlichem Wege nur bei schuldhaftem Verhalten zur Verantwortung gezogen werden könnte.

Linckelmann[3]) bekämpft ebenfalls die Lehre von Kipp. Er sieht in dem von Kipp als beherzigenswert empfohlenen Rechtsprinzip nichts anderes als die Umschreibung der Tatsache, daß es dem Rechtsbewußtsein entspreche, in den gedachten Fällen den Geschädigten schadlos zu halten. Diese allgemeine Erwägung hält er aber als Grundlage für einen Schadensersatzanspruch nach geltendem Rechte für nicht ausreichend.

---

[1]) S. 531.

[2]) Erschließung S. 45.

[3]) S. 8.

Ähnlich Zitelmann,[1]) der die Auslegung von Kipp nach dem vorhandenen Gesetze nicht für begründet hält und in ihr lediglich eine Anforderung an die künftige Gesetzgebung sieht.

Eine eigene Auffassung vertritt Bodenheim,[2]) dem sich Sturm[3]) und Niemeyer[4]) anschließen. Bodenheim behauptet, das Reichsgericht habe den Schadensersatzanspruch des Grundeigentümers ohne Verschuldungsnachweis nur deshalb anerkannt, weil die staatliche Konzessionserteilung für Eisenbahnen das dem Grundeigentümer grundsätzlich zustehende Recht auf Beseitigung der von der Bahn ausgehenden Einwirkungen entzöge. Die Konzessionierung eines Bahnunternehmens enthalte eine Verfügung der Staatsgewalt zugunsten einer bestimmten Person. Der Schaden, der anderen durch dieses Unternehmen entstehe, beruhe somit gewissermaßen auf diesem Staatsakt, weshalb eine analoge Anwendung der Grundsätze des Enteignungsrechts wohl angängig sei. Der Luftfahrer dagegen mache lediglich von der vom Gesetz allgemein gewährten Freiheit Gebrauch. Infolgedessen könne man von der Haftung der Eisenbahn nicht auf eine Haftung des Luftfahrers schließen.

---

[1]) S. 487.
[2]) S. 27.
[3]) S. 531.
[4]) S. 40.

Auch Goldfeld[1]) hält die Erwägungen Kipps nicht für zutreffend. Nach seiner Ansicht ist dem Grundeigentümer der Anspruch auf Unterlassung der Benutzung seines Luftraums nur dann versagt, wenn er an der Ausschließung der Luftfahrt kein Interesse hat. Sobald dieser Nachweis erbracht ist, erlischt sein Untersagungsrecht. Dagegen sei es unrichtig zu sagen, daß nunmehr ein Anspruch auf Schadensersatz begründet sei. Dies käme nur de lege ferenda in Frage.

Die Gegner der Kippschen Theorie kommen zu dem m. E. richtigen Ergebnis, daß eine Haftung ohne Verschuldungsnachweis nach geltendem Rechte ausgeschlossen ist. Denn auch heute noch trägt nach dem alten römischen Grundsatz „casum sentit dominus" der Eigentümer der beschädigten Sache selbst den Schaden. Ihre Gründe sind aber nicht immer zutreffend. Runkel[2]) macht mit Recht gegen Bodenheim und Niemeyer darauf aufmerksam, daß das Reichsgericht bei Aufstellung des genannten Rechtsgrundsatzes nicht lediglich von dem Sonderfalle der Konzessionierung einer Eisenbahn ausgegangen sei, sondern auch namentlich die §§ 904 u. 867 zum Ausgangspunkte seines Rechtsstandpunktes genommen hat.[3]) Diese Gesetzesbestimmungen enthalten aber keine Privilegien, die einer

[1]) S. 575.

[2]) S. 53ff.

[3]) Ebenso Staudinger zu § 906 unter IV, 2f.; Groß S. 48; Kohler S. 14.

bestimmten Person gewährt werden. Folglich müßten, sagt Runkel richtig, auch die Folgerungen, die das Reichsgericht aus dem Vorhandensein eines solchen singulären, den Grundeigentümer beschränkenden Rechts im allgemeinen zieht, auf die Luftfahrt in gleicher Weise Anwendung finden, wie dies in den übrigen Fällen geschieht. Bodenheim und Niemeyer müßten daher, da sie jenen Rechtsgedanken des Reichsgerichts für zutreffend erachten, die schuldlose Haftung auch für die Luftfahrt mit Kipp und Meurer bejahen.

Folgerichtig ist dagegen die Auffassung Linckelmanns und derjenigen, die die Berechtigung des vom Reichsgericht entwickelten Rechtsgedankens allgemein und darum auch in Anwendung auf die Luftfahrt bestreiten.

Es ist nicht zu leugnen, daß die Entscheidung des Reichsgerichts, die jenen Rechtsstandpunkt vertritt, der Billigkeit entspricht, aber sie ist gleichwohl und gerade deshalb anfechtbar, weil sie sich, um zu einem befriedigenden Ergebnisse zu kommen, lediglich auf allgemeinen Prinzipien aufbaut, ohne im Gesetz eine Stütze zu haben. Dazu kommt, daß das Reichsgericht dieses Problem nicht einheitlich zu lösen versucht, vielmehr die Entschädigungspflicht teilweise auf dem Enteignungsgedanken aufbaut, zum Teil von der Voraussehbarkeit des Schadens abhängig macht.[1]) Auch Kipp muß zu-

[1]) RGZ. Bd. 31 S. 285; JW. 1912 S. 869; s. auch Linckelmann S. 8.

geben, daß solche Beweisführungen aus allgemeinen Prinzipien stets große Schwächen haben, und daß es Eingriffe Dritter gibt, die der Eigentümer kraft gesetzlicher Eigentumsbeschränkungen ohne Entschädigung dulden muß.

Lehnt man also die Berechtigung jenes Grundsatzes des Reichsgerichts ab, so fällt die Theorie Kipps, die ihn zur Voraussetzung hat, in sich zusammen. Wenn man sie aber für jene Fälle billigt, so muß doch ihre Anwendbarkeit auf die Luftfahrt verneint werden. Runkel sagt selbst, daß jenes Prinzip nur unter der Voraussetzung, daß es sich um eine Beeinträchtigung des Grundeigentümers infolge irgendeines Sonderrechts handele, vom Reichsgericht zu einem Rechtssatz erhoben worden sei. Nach der hier vertretenen Auffassung, wonach der Luftraum jenseits der Benutzungsbefugnis des Grundeigentümers für die Luftfahrt privatrechtlich frei ist, kommt irgendein Sonderrecht des Luftfahrers gar nicht in Frage. Ebensowenig kann von einer Beeinträchtigung des Grundeigentümers gesprochen werden, da nach unserer Auffassung der Grundeigentümer niemals das Recht gehabt hat, die in angemessener Höhe vor sich gehende Luftfahrt zu verbieten.[1]) Endlich würde man, worauf schon Meyer und Bodenheim hingewiesen haben, zu dem befremdenden Ergebnisse kommen, daß der Luftfahrer für Sachbeschädigungen

[1]) So auch Ludowieg S. 705; Bodenheim S. 27; Meyer, Luftrecht S. 45; derselbe in JW. S. 740; and. M. Runkel S. 55.

am Grundeigentum auch ohne Verschulden stets haften müsse, bei Tötung oder Verletzung einer Person, die sich auf einem freien Platz befindet, aber nur dann, wenn ihn hierbei ein Verschulden trifft.[1])

Linckelmann[2]) kommt, obwohl er die Begründung Kipps bekämpft, zu demselben Resultat, indem er die Schadensersatzpflicht für schuldlose Grundstücksbeschädigung aus einem andern Grunde zu begründen versucht. Er glaubt die Lösung in der restitutorischen Funktion der actio negatoria zu finden. Die „Beeinträchtigung", auf deren Beseitigung der § 1004 dem Eigentümer einen Anspruch gibt, erblickt er in der mit oder ohne Verschulden angerichteten Sachbeschädigung, die Beseitigung dieser Beeinträchtigung kann nach seiner Ansicht nur in der Wiederherstellung der beschädigten Sache oder dem Ersatz des angerichteten Schadens erfolgen.

Gegen diese Konstruktion hat schon Zitelmann[3]) eingewendet, daß der angerichtete Schaden nicht eine Beeinträchtigung darstelle, wie sie in § 1004 vorausgesetzt sei, daß er vielmehr lediglich die Wirkung einer einmaligen, vorübergehenden Beeinträchtigungshandlung sei.

Zum Begriffe der Beeinträchtigung nach § 1004 BGB. gehört entweder ein fortdauerndes Einwirken auf die

---

[1]) Meyer, Erschließung S. 45.

[2]) S. 8.

[3]) S. 489; ebenso Niemeyer S. 42; Runkel S. 55; Bodenheim S. 26; RGZ. Bd. 45 S. 301, Bd. 60 S. 140.

Sache oder eine begründete Gefahr wiederholter derartiger Einwirkungen oder aber die Schaffung eines Zustandes, der immer aufs neue mit dem Eigentum am Grundstücke im Widerspruche steht. In der Praxis ist außerdem die restitutorische Funktion der actio negatoria ausdrücklich abgesprochen worden, da sie, wie Zitelmann mit Recht ausführt, zu einer allgemeinen Haftung aus jeder unverschuldeten Schadensverursachung dem Eigentümer gegenüber führen und so den anerkannten Grundsätzen unseres Rechts (§ 823 BGB.) widersprechen würde.

b) Haftung für Beschädigungen beweglicher Sachen und Verletzung von Personen.

Für die Beschädigung beweglicher Sachen kommen dieselben Grundsätze wie bisher zur Anwendung. Der Luftfahrer haftet hiernach nur für den schuldhafterweise verursachten Schaden gemäß § 823 BGB. Nach der hier vertretenen Auffassung ist es auch gleichgültig, ob die beschädigten beweglichen Sachen sich auf einem Grundstücke befinden oder nicht und ob sie dem Grundeigentümer gehören oder einem andern.[1])

Wird eine dritte, an der Luftfahrt nicht beteiligte Person verletzt oder getötet, so haftet auch in diesem Falle der Luftfahrer nur dann, wenn ihn ein Verschulden, also Vorsatz oder Fahrlässigkeit trifft. Auch hier kann aus obigen Gründen eine Unterscheidung bei Verletzungen

[1]) And. M. Groß S. 49.

von Grundeigentümern und beliebigen anderen Personen nicht anerkannt werden. Daß der Verletzte, und bei Sachschaden der Geschädigte, die Voraussetzungen des § 823 BGB., insbesondere also ein Verschulden des Luftfahrers, nach geltendem Rechte nachweisen muß, ist in der Literatur nicht bestritten.[1])

Das Ergebnis der bisherigen Untersuchung ist hiernach folgendes: Der Luftfahrer haftet für den Schaden, den er dritten, an der Luftfahrt nicht beteiligten Personen zugefügt hat, nur dann, wenn die verletzende Handlung auf Vorsatz oder Fahrlässigkeit beruht. Ohne Verschulden besteht — abgesehen von dem Falle des § 904 BGB. — keine Haftung des Luftfahrers. Der Verletzte bezw. der Geschädigte muß beweisen, daß der Schaden durch ein schuldhaftes Handeln des Luftfahrers verursacht worden ist.

II. Haftung des Luftfahrers gegenüber den an der Luftfahrt beteiligten Personen.

a) Bei Verletzung von Personen.

Unter den an der Luftfahrt beteiligten oder teilnehmenden Personen sollen im folgenden einmal die zur Bedienung oder Besatzung Angestellten und dann die Fahr- oder Fluggäste verstanden werden. Zwischen diesen Personen und dem Luftfahrer wird in der Regel

---

[1]) And. M. nur Goldfeld S. 566.

ein Vertragsverhältnis bestehen. Bei ersteren gewöhnlich ein Dienstvertrag, zwischen Luftfahrer und Fluggästen ein Werkvertrag. Die Haftung des Luftfahrers wird sich daher insbesondere gegenüber den Angestellten zunächst nach dem zugrunde liegenden Vertragsverhältnisse regeln. Für unsere Untersuchung kommen die genannten Fälle nur insoweit in Frage, als sich die Verletzung dieser Personen als unerlaubte Handlung des Luftfahrers darstellt.

Hierher gehört vor allem der Fall, daß eine Person unentgeltlich, also aus Gefälligkeit vom Luftfahrer mitgenommen wird. In einem solchen Fall wird man von einem Schuldverhältnis zwischen dieser Person und dem Luftfahrer nicht sprechen können.[1]) Denn zum Begriffe des Vertrags gehört, daß wenigstens eine Partei sich zu einer Leistung an die andere verpflichtet. Es handelt sich hier um einen Vorgang rein tatsächlicher Natur, dem jede rechtliche Bedeutung fehlt.[2]) Für Ersatzansprüche einer solchen Person bei einer Verletzung kommen daher nur die Vorschriften über unerlaubte Handlungen in Frage, der Luftfahrer haftet mit anderen Worten nur dann, wenn ihm Vorsatz oder Fahrlässigkeit entweder bei der Führung oder Bedienung des Fahrzeugs oder bei Fehlern desselben nachgewiesen werden kann.[3])

[1]) Meyer, Erschließung S. 44; and. M. Kohler S. 12.

[2]) Runkel S. 61; RGZ. Bd. 54 S. 73; JW. 1907 S. 100.

[3]) Groß S. 28; Meyer, Erschließung S. 43.

Die Vorschrift des § 904 BGB. bleibt in allen hierher gehörigen Fällen außer Anwendung, weil das Bürgerliche Gesetzbuch eine angreifende Notstandshandlung nur gegen Sachgüter anderer Personen, nicht aber gegen die Persönlichkeit des Mitmenschen selbst gestattet. Für eine Verletzung einer anderen Person haftet der Luftfahrer dem Verletzten nach § 823 BGB.[1])

b) Bei Beschädigung der auf dem Luftfahrzeug mitgenommenen Sachen.

Für Beschädigungen von Sachen, die auf dem Fahrzeug mitgenommen werden, haftet der Luftfahrer, soweit nicht eine besondere Vereinbarung etwas anderes bestimmt, in der Regel ebenfalls nach den Vorschriften des § 823 BGB.

Eine besondere Beachtung verdient die Frage, ob der Luftfahrer auch dann nach § 823 haftet, wenn er vorsätzlich die einem andern gehörigen Sachen über Bord wirft, um einen Absturz zu beseitigen oder zu lindern.

Die Frage ist zu verneinen, wenn der Eigentümer der Sachen ausdrücklich oder stillschweigend mit der Preisgabe dieser Sachen einverstanden ist, weil in diesem Falle die Handlung des Luftfahrers nicht widerrechtlich ist.[2]) Willigt der Berechtigte nicht ein, so können gleichwohl die ihm gehörigen Sachen gemäß § 904 BGB.

[1]) Runkel S. 69; Staudinger S. 222.

[2]) Runkel S. 66; Pfuhlstein Nr. 2 S. 13.

preisgegeben werden. Eine andere Frage ist es aber, ob der Luftfahrer nach Satz 2 dieses Paragraphen auch für den Schaden aufzukommen hat, oder ob ihn ihr Eigentümer selbst tragen muß.

Bodenheim[1]) kommt zu dem Ergebnisse, daß der Eigentümer selbst den Schaden zu tragen habe, weil der Notauswurf seiner Sachen auch zu seiner Rettung gedient habe. Die Handlung des Luftfahrers, meint Bodenheim, sei rechtlich als Geschäftsführung ohne Auftrag nach § 677 BGB. aufzufassen. Wer nach Verbrauch des Ballastes den schweren Mantel eines Mitfahrers über Bord werfe, um dadurch einen Absturz zu verhindern, handle nämlich so, wie das Interesse des Geschäftsherrn, hier des Eigentümers der Sachen, mit Rücksicht auf dessen mutmaßlichen Willen es erfordere. Selbst wenn der Mitfahrer unvernünftigerweise den durch die Notlage gebotenen Auswurf seiner Sachen verbiete, sei dies gleichgültig, weil nach § 679 BGB. ein der Geschäftsführung entgegenstehender Wille des Geschäftsherrn nicht in Betracht komme, wenn ohne die Geschäftsführung eine Pflicht des Geschäftsherrn, deren Erfüllung im öffentlichen Interesse liege, nicht rechtzeitig erfüllt werden würde. Die Verhinderung des Absturzes, der außer den Insassen auch einen unbestimmten Kreis anderer Personen gefährde, liege in öffentlichem Interesse, die Pflicht, einer solchen Gemeingefahr entgegenzuwirken,

---

[1]) S. 18.

treffe jeden, der durch seine Teilnahme an der Fahrt die Gefahr mitveranlaßt habe und vermehre.

Die Begründung Bodenheims ist zweifellos richtig, wenn es sich um Sachen handelt, die einem mitfahrenden Fluggast oder Angestellten gehören. Das fremde Geschäft, das der Luftfahrer in diesem Falle besorgt, indem er zur Vermeidung des Absturzes die Sachen des Mitfahrers preisgibt, ist die Rettung des Lebens dieses Mitfahrers, die glückliche Beendigung der Fahrt. Daran ändert nichts der Umstand, daß durch die Handlung des Luftfahrers auch dessen Leben gerettet wird. Der Eigentümer der Sachen hat trotz seines Widerspruchs den durch die zur Vermeidung des Absturzes erfolgte Preisgabe der Sache entstandenen Schaden zu tragen, weil auch er die Pflicht hatte, Gut und Leben dritter Personen nicht zu gefährden.[1]) Die gegenteilige Ansicht,[2]) daß hier der Fall des § 904 BGB. vorliege und der Luftfahrer nach Satz 2 schadensersatzpflichtig sei, kann nicht gebilligt werden.

Anders ist es, wenn die Sachen dem Luftfahrer zur Beförderung, etwa auf Grund eines Transportvertrags, übergeben sind, ohne daß sich ihr Eigentümer an der Fahrt beteiligt. Hier sind die nach den §§ 677 ff. BGB. erforderlichen Voraussetzungen nicht vorhanden, hier

[1]) Runkel S. 68; teilweise auch Kohler S. 15 und Meyer, Erschließung S. 43.

[2]) v. Pfuhlstein Nr. 2 S. 13; v. Lyncker S. 13; Meili, Luftschiff S. 32.

fehlt insbesondere die Besorgung einer fremden Angelegenheit, die im vorigen Falle die Rettung des Lebens des Eigentümers der Sachen gewesen ist. Der Luftfahrer darf zwar auch in diesem Falle, wenn er sich im Notstande befindet, zur Vermeidung des Absturzes und zur Rettung seines Lebens die ihm nicht gehörenden Sachen auswerfen, für den hierdurch entstehenden Schaden ist er aber gemäß § 904 Satz 2 BGB. ersatzpflichtig.

Der Luftfahrer haftet für die seinen Mitfahrern oder Fluggästen zugefügten Verletzungen nach vorstehenden Ausführungen nur bei nachweisbarem Verschulden. Für Beschädigungen von Sachen, die er im Luftfahrzeug mitführt, haftet er aus demselben Gesichtspunkte und aus § 904 Satz 2 BGB. mit Ausnahme des Falles, wo er die einem Mitfahrer gehörenden Sachen zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr beschädigt oder auswirft.

III. Haftung des Luftfahrers für den durch Handlungen dritter Personen verursachten Schaden.

a) Für Handlungen seiner Angestellten.

In den bisherigen Erörterungen war immer nur von Handlungen des „Luftfahrers“ und seiner Haftung für den von ihm angerichteten Schaden die Rede. Dabei wurde angenommen, daß der Luftfahrer sein eigenes Fahrzeug führt.

Sind Führer und Eigentümer des Fahrzeugs verschiedene Personen, so haftet, soweit es sich um die für uns in Betracht kommenden Fälle handelt, nach § 831 BGB. neben dem Führer derjenige, der ihn zu seiner Verrichtung bestellt hat, für allen Schaden, den der Führer innerhalb des Kreises der ihm zukommenden Verrichtungen einem Dritten zufügt. Die Haftung tritt jedoch nicht ein, wenn der Geschäftsherr des Führers den Nachweis erbringt, daß er bei seiner Auswahl und Anstellung sowie bei Lieferung des Fahrzeugs die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.[1])

In gleicher Weise haftet der Geschäftsherr auch für andere von ihm angestellte Personen, soweit sie widerrechtliche Handlungen in Ausführung ihrer hierzu bestellten Verrichtungen begehen, z. B. für den Steuermann, für den Maschinisten usw., und zwar ohne Unterschied, ob die Handlung einem unbeteiligten Dritten oder einem Fluggast oder Mitangestellten Schaden bringt.

b) Für Handlungen fremder Personen.

Hierher gehört auch der viel erörterte und mehrfach vorgekommene Fall, daß nämlich bei der Landung des Luftfahrers eine große Menschenmenge aus Neugier zusammenströmt und durch Zertreten der Saat u. dgl.

[1]) v. Gizycki S. 27; Runkel S. 73; v. Lyncker S. 49; Niemeyer in DLZ. 1911 S. 28; Seligsohn S. 72; Groß S. 22.

an der Landungsstelle oder deren Umgebung einen Schaden anrichtet.

Die Haftung des Luftfahrers wird in diesem Falle mit Recht allgemein deshalb verneint, weil der ursächliche Zusammenhang zwischen der Landung und dem angerichteten Schaden fehlt. Den Flurschaden hat nicht der Luftfahrer angerichtet, sondern die schaulustige Menge, deren Handlung durch jene Landung nur veranlaßt war. Man kann hier einen Zusammenhang zwischen der Landung des Luftfahrers und dem Schaden ebensowenig annehmen, wie man es bei anderen aufsehenerregenden Ereignissen, Aufzügen, Beerdigungen, Feuersbrünsten usw. tut; die Haftung des Luftfahrers würde sonst unbegrenzt sein.[1])

Noch weniger kann davon die Rede sein, dem Eigentümer der benachbarten Felder, die durch die Zuschauer zertreten worden sind, einen Ersatzanspruch zuzubilligen. Wenn der Grundeigentümer selbst als Luftfahrer auf seinem eigenen Grundstück landet, so wird gewiß niemand, worauf Bodenheim mit Recht hinweist, an eine Verpflichtung des Luftfahrers denken, seinen Nachbarn den durch die Menge verursachten Schaden zu ersetzen, denn er darf innerhalb der Grenzen seines Eigentums tun, was er will; daraus folgt, daß

[1]) Rosenberg S. 131; Fleischmann S. 30; Bodenheim, Privatrecht S. 21; derselbe in DLZ. S. 14, 16; Zitelmann S. 489; Sturm S. 534; Kohler S. 15; Siehr S. 202; Peucker S. 63; Franke S. 29; Mendel S. 1, 3.

eine Schadensersatzpflicht des fremden Luftfahrers den Eigentümern der der Landungsstelle benachbarten Grundstücke gegenüber nicht in Frage kommen kann.

Anders verhält es sich mit der Haftung des Luftfahrers für den Schaden, der durch die von ihm zugezogenen Hilfsmannschaften verursacht wird. Hier trifft den Luftfahrer die Verantwortung für den Schaden nach § 830 Abs. 2 oder wenigstens nach § 831 BGB., sofern er nicht den in diesem Falle gewiß schwierigen Beweis führt, daß er bei Auswahl der bestellten Personen oder bei der Leitung der Verrichtung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

Das Ergebnis dieser letzten Untersuchung über die Haftung des Luftfahrers für Handlungen dritter Personen ist also folgendes: Der Luftfahrer haftet für die widerrechtlichen Handlungen seiner Angestellten; er kann sich aber in den Grenzen des § 831 BGB. von dieser Haftung befreien. Für die durch dritte, fremde Personen angerichteten Schäden haftet er nur dann, wenn er sie zur Hilfeleistung bestellt hat.

Schluß.

Erwägungen de lege ferenda.

Die Entwicklung steht nicht still. Das hat mit seiner wunderbaren Weiterbildung auf technischem Gebiete das Luftwesen bewiesen. Dem muß auch das Gesetz Rechnung tragen, wenn es nicht hinter dieser neuen Lebenserscheinung zurückbleiben will.

Die Ergebnisse, die wir bei unserer Untersuchung über die Haftpflicht des Luftfahrers auf Grund des geltenden Rechts gefunden haben, können nicht als ausreichend und befriedigend bezeichnet werden. Die Aufstellung neuer Normen ist daher wünschenswert und auch von fast allen Schriftstellern, die sich mit diesem Gegenstande befaßt haben, verlangt worden.[1])

---

[1]) Runkel S. 79ff.; Bodenheim, Privatrecht S. 24, 28; Warschauer S. 32, 34; Stieda im Berl. Tageblatt; Bielenberg S. 58; v. Bar S. 1028; Seligsohn S. 72; v. Grothe S. 59; Franke S. 8; Winkler S. 359; Graff S. 12; v. Pfuhlstein S. 14 N. 2; Goldbaum S. 12; Matthiaß in DJZ. S. 434; Eswein S. 3; Brückner S. 704; Peschke im Berl. Tageblatt; BZ. am Mittag v. 29. 9. 1913; Sturm S. 528; Fleischmann S. 24, 31; Sperl, Gutachten S. 78ff., 97; Groß S. 20; v. Lyncker S. 8; Meurer S. 16; Meili, Luftschiff S. 31; derselbe in Allgem. Ztg. S. 392; derselbe in BlVerglRw.; Schröder S. 11ff.; Haßkamp N. 206; Meyer, Erschließung S. 46; derselbe in JW. 1910 S. 740; and. M. Peucker S. 62; Zitelmann S. 465, 483.

Wenn Zitelmann[1]) die Zeit für eine besondere Gesetzgebung für die Luftfahrt noch nicht für gekommen hält und die Befürchtung ausspricht, daß man damit doch wieder den Weg der Zufallsgesetzgebung wandeln würde, so ist zu berücksichtigen, daß seit der Abhandlung dieses Gelehrten schon einige Jahre vergangen sind, und daß während dieser Zeit eine Reihe von Mißständen beobachtet worden sind, die einer Abhilfe durch ein neues Gesetz dringend bedürfen.

Ebensowenig darf die Tatsache, daß es sich um eine noch verhältnismäßig junge Erfindung handelt, deren Entwicklung leicht durch ein neues Gesetz gehemmt werden könnte, davon abhalten, ihr dort Grenzen zu ziehen, wo bestehende Rechte anderer durch ihre uneingeschränkte Freiheit in Mitleidenschaft gezogen werden.[2])

Andererseits darf man sich nicht beeinflussen lassen durch den oft wiederholten Einwand, daß man von Klagen über unberechtigte Einwirkungen eines Luftfahrers bisher kaum etwas gehört habe. Das liegt zum Teil daran, daß die Luftfahrt heute noch den Reiz der Neuheit hat, daß das Erscheinen von Luftfahrzeugen heute noch nur Freude und Begeisterung erregt, und daß es noch keine regelmäßigen Luftstraßen gibt, die noch nicht zahlreichen Luftfahrzeuge vielmehr bald über diesen, bald

---

[1]) S. 492.

[2]) Franke S. 8.

über jenen Teil des Landes hinwegfahren und daher nur vereinzelt und vorübergehend in Erscheinung treten. Zum Teil ist der Grund darin zu finden, daß bisher die Ersatzansprüche der Geschädigten fast immer freiwillig und auf gütlichem Wege von dem Luftfahrer — meistens sogar ohne Prüfung ihrer Berechtigung — befriedigt worden sind. Alles dies aber wird sich schnell ändern, wenn mit dem Fortschreiten der Technik die Luftfahrt nicht mehr bloß als Sport betrieben wird, wenn regelmäßige Luftfahrtlinien errichtet werden und mit der Vermehrung der Fahrzeuge auch die Unfälle zahlreicher geworden sind.[1])

Die Fortschritte in der Luftfahrtindustrie haben schon heute Verhältnisse geschaffen, denen gegenüber die allgemeinen Grundsätze insbesondere über die Verpflichtung zum Schadensersatze nicht mehr für ausreichend erachtet werden können.

Wir denken dabei zunächst an den Fall, daß ohne Verschulden des Luftfahrers das Luftfahrzeug oder ein Teil desselben herabstürzt und hierdurch ein Mensch oder eine Sache verletzt oder zerstört wird. Wir haben gesehen, daß in diesem Falle eine Haftung des Luftfahrers nicht eintritt, daß vielmehr der völlig unbeteiligte Dritte, der Geschädigte oder Verletzte, den Schaden selbst zu tragen hat. Dieses Ergebnis, aufgebaut auf

[1]) Häntzschel S. 61; Meili in Allgem. Ztg. S. 456; Fleischmann S. 31: Unsere Nachkommen werden das Luftschiff mit derselben Gleichgültigkeit ansehen wie wir die Dampfschiffe.

dem das geltende Recht beherrschenden Verschuldungsprinzip, entspricht nicht der modernen Rechtsanschauung.

Es liegt hier einer der Fälle vor, wo das bestehende Gesetz unzureichend geworden ist, weil es sich um eine Erscheinung handelt, für die zur Zeit der Schaffung des Gesetzes eine angemessene Regelung noch nicht gefunden war. Das Verschuldungsprinzip kann bei den durch die Luftfahrt herbeigeführten Schäden ebensowenig genügen,[1]) wie es der Fall zu jenen Zeiten war, als man an eine gesetzliche Regelung der durch die Eisenbahnen und durch andere gefährliche Betriebe und weiter insbesondere der durch die Automobile geschaffenen Verhältnisse herantrat.[2]) Die Erwägungen, die damals zu einer verschärften, über das Verschuldungsprinzip hinausgehenden Haftung des Unternehmers geführt haben, sind auch gegenüber den durch die Luftfahrt herbeigeführten Beschädigungen begründet. Dieses in jenen Gesetzen eingeführte sogen. Gefährdungsprinzip (auch Veranlassungs- oder Verursachungsprinzip bezw. Erfolghaftung genannt) läßt eine Haftung auch für den unverschuldeten Schaden zu, der durch an sich gefährliche Betriebe verursacht wird.

---

[1]) Bodenheim S. 28; Sperl S. 74; Isaac S. 57; Peucker S. 57; Meurer S. 16, 18; Meyer in DLZ. Nr. 13 S. 26; derselbe in JW. 1913 S. 971: Der dritte internationale Kongreß für Luftrecht; Siehr S. 199; Brückner S. 705; and. M. Zitelmann S. 465.

[2]) Isaac in Allgem. Ztg. S. 81 ff.

Daß dieses Prinzip keine allgemein brauchbare Grundlage für die Regelung des Schadensersatzrechts darstellt, wird allgemein anerkannt.[1]) Der natürliche Weg ist der, daß der Gesetzgeber in denjenigen Fällen, in denen besonders gefährliche Handlungen oder Betriebe vorliegen, die allgemeine Haftung unter Preisgabe des Verschuldungsprinzips einführt. Als gefährlich werden solche Handlungen oder Betriebe anzusehen sein, die nach der überwiegenden Auffassung eine das gewöhnliche Maß übersteigende Gefahr in sich bergen.

Nach diesem Gesichtspunkte ist der § 25 preuß. EisenbG. v. 3. 11. 1838 und das Reichshaftpflichtgesetz von 1871, endlich am 3. 5. 1909 das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen entstanden.

Daß der Luftfahrtbetrieb dem Automobil an Gefährlichkeit nicht nachsteht, beweist die Unfallstatistik des ersteren zur Genüge. Und wenn man auch hoffen kann, daß neue Erfindungen und eine weitere Verbesserung der Luftfahrzeuge dem Verkehr zum großen Teile seine Gefährlichkeit nehmen werden, so wird die Gefahr des Luftfahrtbetriebs kaum jemals, wenigstens nicht in absehbarer Zeit so gering werden, daß man von einem gefahrlosen Betriebe wird sprechen können. Der Luftfahrtbetrieb wird zweifellos einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben, wenn bei seiner weiteren Ausdehnung die von ihm für den Verkehr ausgehenden

[1]) s. Prot. Bd. 2 S. 568.

Gefahren nicht größer sein werden als beim Automobil. Die Einreihung der Luftfahrzeuge unter die haftpflichtigen gefährlichen Dinge erscheint aber auch deshalb durchaus gerechtfertigt, weil jeder Aufstieg eines Fahrzeugs durch die Bestimmung der Luftfahrt, über fremdes Eigentum und den Verkehr von Menschen hinwegzugehen, sofort in sich die Gefährdung von Leben und Gut birgt. Der neuen Gefahrenquelle, welche die Luftfahrt eröffnet, muß auch ein Rechtssatz begegnen, der den Rechtsgütern einen wirksamen Schutz verleiht. Das aber ist nur möglich in der Statuierung der Gefährdungshaftung.[1])

Setzen wir die Erfolghaftung als Norm für die Ersatzpflicht seitens des Luftfahrers, dann wird der gegebene Fall eine ganz andere, gerechtere Lösung finden. Dann hat der Luftfahrer, der den gefährlichen Betrieb in den Verkehr einführt, obwohl er weiß, daß mit ihm eine Reihe von Gefahren gegen die Mitmenschen verbunden ist, den Schaden zu tragen, nicht eine völlig unbeteiligte Person.

Die Anwendung der Erfolghaftung trifft aber auch jene, gerade im Luftfahrtrecht leicht vorkommenden Fälle, in denen das Verschuldungsprinzip gar nicht durchführbar ist, obgleich ein Verschulden des Luftfahrers wirklich vorliegt. Das Luftfahrzeug ist zerschmettert,

---

[1]) Goldfeld S. 566; Meili in DJZ. 1912 S. 1057; Schröder S. 7 ff.

die Luftfahrer sind getötet. Wie soll man hier dem Luftfahrer ein Verschulden nachweisen, wo sich die Ursache des Absturzes möglicherweise überhaupt nicht mehr feststellen läßt? Oder es fällt der Teil eines Luftfahrzeugs zur Erde und verletzt dabei einen Menschen. Der Luftfahrer wird nicht sagen, daß er schuldhaft gehandelt habe; der Verletzte, der vom Unfall überrascht worden ist, wird nicht in der Lage sein, den Eintritt desselben und seinen Verlauf sich entwickeln zu sehen, er wird nicht wissen, ob ein Verschulden des Luftfahrers vorgelegen hat oder nicht. Wer soll überhaupt bei solchen Vorgängen in schwindelnder Höhe die Tatsachen nachweisen können, in denen ein Verschulden des Luftfahrers zu finden ist? Wer soll bei der Schnelligkeit, mit der die meisten Unfälle im Luftfahrtbetriebe vor sich gehen, feststellen können, daß ihre Ursache auf ein schuldhaftes Handeln des Luftfahrers zurückzuführen ist?

Die verschärfte Haftung hat aber auch eine erzieherische Wirkung. Der Gedanke an sie wird bei den Luftfahrern eine Steigerung des Verantwortlichkeitsgefühls herbeiführen und andererseits in den beteiligten Kreisen das Bestreben hervorrufen, durch Verbesserungen der Fahrzeuge, durch Vervollkommnung der Vorrichtungen und durch eine gewissenhafte Ausbildung des Fahrpersonals Unfälle möglichst zu verhindern.

Endlich sei noch ein gewissermaßen sozialer Gesichtspunkt angeführt, der für eine verschärfte Haftung

des Luftfahrers vielfach verwendet wird. Sperl nennt ihn „das Prinzip des kleinsten Schadens“.[1]) Bei Schäden, die nicht aus verantwortungsvollem Verschulden entspringen, soll von den zwei an dem Unfalle beteiligten Unschuldigen, dem Verursacher und dem Geschädigten, derjenige den Schaden tragen, der es seinem Vermögen nach leichter vermag. Das wird in den meisten Fällen, wenigstens der durch ihn gefährdeten Masse gegenüber, der Luftfahrer sein. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß die Luftfahrer sich durch Haftpflichtversicherungen gegen alle Ersatzansprüche decken können, was für die große Masse nicht durchführbar ist.[2]) Die Zahlung der Prämien wird dem Luftfahrer keine Schwierigkeit bereiten, die Ablehnung der verschärften Haftung würde dagegen zu einer schweren Schädigung der Masse, häufig auch zur gänzlichen Vernichtung einzelner Existenzen führen.

Aus allen diesen Gründen ist die Notwendigkeit der Einführung der Gefährdungshaftung für den Luftfahrtbetrieb dargetan. Eine Hemmung der Entwicklung und der Einbürgerung der Luftfahrt ist dadurch nicht zu befürchten. Auch bei der gesetzlichen Regelung der auf demselben Prinzip beruhenden Automobilhaftung haben sich zahlreiche Stimmen gefunden, die einen Niedergang der Automobilindustrie vorausgesagt haben. In Wirklichkeit aber sehen wir

[1]) Sperl, Gutachten S. 81.

[2]) Runkel S. 84.

trotz der verschärften Haftung ganz im Gegenteil einen immer weitergehenden Aufschwung der Automobilindustrie und eine dauernde Vermehrung der Automobile.

Wenn der dritten, unbeteiligten Personen entstehende Schaden ersetzt werden soll, so wird weiter zunächst die Frage in den Vordergrund treten, wer von den an der Luftfahrt beteiligten Personen für den Schaden aufzukommen hat. Eine Haftung des angestellten Führers wäre praktisch ebensowenig wert wie des angestellten Lenkers im Automobilrecht. Hier hat man in erster Linie den „Halter" des Automobils haftbar gemacht und unter dem Halter denjenigen verstanden, für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls in Betrieb war. Dieselben Grundsätze wird man auch für die Luftfahrt verwenden können. Das wesentliche Begriffsmerkmal der Haltereigenschaft wird darin zu finden sein, daß das Fahrzeug für Rechnung der betreffenden Person betrieben wird.[1]) Halter sind hiernach nicht diejenigen, die als Angestellte ein Gehalt oder für den Betrieb eine feste Vergütung oder einen Teil der Einnahmen beziehen, ohne die Betriebskosten zu bezahlen; auch diejenigen nicht, die für die Benutzung eine feste Vergütung bezahlen, ohne sonst die Kosten für Material und Personal zu tragen; endlich auch diejenigen nicht, die das Fahrzeug aus Gefälligkeit oder unentgeltlich überlassen erhalten. „Halter" wird dagegen gewöhnlich

[1]) Meurer S. 17; Franke S. 25; Winkler S. 263; Kohler S. 13; v. Gizycki, Lübbert in JW. 1909 S. 125ff; Groß S. 26.

der Eigentümer oder Eigenbesitzer sein, ferner auch der Mieter, wenn er das Fahrpersonal und das Betriebsmaterial selbst unterhält und bezahlt.

Die Haftung des Luftfahrers darf aber weiter nicht dadurch ausgeschlossen werden, daß er zu dem im § 831 BGB. für unerlaubte Handlungen vorgesehenen Entlastungsbeweise zugelassen wird.[1]) Vielmehr ist ihm diese Möglichkeit, wie es im Automobilgesetz auch geschehen ist, zu verschließen. Die Gründe hierfür sind bereits erwähnt worden. Wer einen gefährlichen Apparat in den Verkehr einführt, muß auch die durch ihn entstehenden Kosten, zu denen in diesem Falle auch die durch die Betriebstätigkeit verursachten Schäden gehören, auf seine Tasche nehmen. Diese dem Schutze des Publikums dienende Erstattungspflicht des Halters würde in den meisten Fällen illusorisch werden, wenn er zu dem Nachweise berechtigt wäre, daß er bei Auswahl des Führers und bei Schaffung des Fahrzeugs jede mögliche Sorgfalt beachtet und dennoch den Unfall nicht habe vermeiden können.[2])

Der Halter soll also zwar in erster Linie, aber nicht allein haften, vielmehr muß neben ihm auch der Führer zum Schadensersatz herangezogen werden können. Maßgebend hierfür ist, wie es auch im Automobilgesetz der Fall war, die Erwägung, daß der Führer bei diesen Betrieben einen ganz andern Einfluß auf den Betrieb

[1]) Runkel S. 91; Sperl S. 79.

[2]) Meili in DJZ. 1912 S. 1055.

hat als bei der Eisenbahn, und daß die durch diese Art Fahrzeuge entstehenden Unfälle meistens auf die Schuld des Führers zurückzuführen sind. Durch diese neben dem Halter auch für den Führer bestehende Mithaft wird der Führer veranlaßt werden, mit dem Eigentume seines Geschäftsherrn recht vorsichtig umzugehen; sein Verantwortungsgefühl gegenüber dem Publikum wird dadurch auch gesteigert werden.[1])

Die Haftpflicht des Führers muß jedoch insofern milder sein als die des Halters, als er nicht für Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs aufzukommen hat, vorausgesetzt, daß er die Mängel oder das Versagen der Einrichtungen trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht hätte vermeiden können. Den Führer muß aber die Beweislast dafür treffen, daß der Unfall nicht durch sein Verschulden herbeigeführt worden ist.

Wird das Fahrzeug ohne Willen und Wissen des Halters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist — entsprechend dem § 7 Abs. 3 des Automobilgesetzes — dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet.

Die in dem Luftfahrtbetriebe einzuführende Gefährdungshaftung muß natürlich auch eine Grenze haben, weil in ihrer uneingeschränkten Durchführung eine große Härte für den Luftfahrer liegen würde. Sie würde

[1]) Runkel S. 91; Isaac, Automobilgesetz S. 389; derselbe in Allgem. Ztg. S. 82; Meurer S. 17; anders im Reichshaftpflichtgesetz.

auch weit über das Maß hinausgehen, das in andern gefährlichen Betrieben der Haftpflicht des Unternehmers oder Halters gesetzt worden ist.

In den bisherigen Haftpflichtgesetzen hat man regelmäßig eine Befreiung von der Haftpflicht in denjenigen Fällen eintreten lassen, wo der Unfall durch „höhere Gewalt", nach dem Automobilgesetz durch ein „unabwendbares Ereignis" herbeigeführt worden ist. Was freilich unter diesen Begriffen zu verstehen ist, ist in der Literatur lebhaft umstritten. Man versteht, vor allem im Automobilgesetz, darunter ein nicht voraussehbares Ereignis, dessen Abwendung weder durch die vom Unternehmer zu fordernden allgemeinen Vorkehrungen noch durch irgendwelche unter Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse gebotene Sorgfalt möglich ist.[1])

Auch im Luftfahrtrechte wird man dem Haftpflichtigen diese Entlastungsmöglichkeit zuzubilligen haben. Ob es allerdings angebracht ist, die unklaren und deshalb vielumstrittenen Begriffe der „höheren Gewalt" oder des „unabwendbaren Ereignisses" in einem für die Luftfahrt bestimmten Gesetz aufzunehmen, muß schon im Hinblick auf den durch die Verwendung des Ausdrucks „unabwendbares Ereignis" recht umständlich gewordnen Wortlaut des § 7 des Automobilgesetzes verneint werden. Viel einfacher und klarer wäre die Fassung des Gesetzes, wenn man unter Weglassung jenes Ausdrucks die Gründe

[1]) Isaac, Automobilgesetz S. 162; Runkel S. 94; Sperl S. 86; Brückner S. 705.

für die Haftung des Fahrzeughalters positiv oder die Fälle, in denen seine Befreiung von der Haftung eintreten soll, im Gesetze aufführt. Ich würde für ein zu erlassendes Luftfahrtgesetz folgende Fassung vorschlagen:

§ 1.

Wird bei dem Betriebe eines Luftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch das Verhalten eines nicht beim Betriebe beschäftigten Dritten oder des Verletzten oder durch ein Ereignis herbeigeführt worden ist, das nicht auf die Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Verrichtungen zurückzuführen ist, und sowohl der Halter als der Führer des Luftfahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. . . .

Die Erwägungen, die für die Befreiung des Automobilhalters oder Lenkers von der Haftung durch das — sowohl verschuldete wie unverschuldete — Verhalten eines beim Betriebe nicht beschäftigten Dritten oder

des Verletzten maßgebend waren, treffen auch für die Luftfahrt zu. Wer die Möglichkeit des Absturzes eines Luftfahrzeugs erkennt und sich aus Neugier oder aus einem ähnlichen Grunde nicht in Sicherheit bringt, hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn er von dem abstürzenden Fahrzeug oder Teilen desselben getroffen und verletzt wird.[1])

Dagegen wird der Begriff, der früher als „höhere Gewalt" oder „unabwendbares Ereignis" festgelegt worden ist, durch die Eigenart der bei der Luftfahrt in Betracht kommenden besondern Verhältnisse eine entsprechende Umgestaltung erfahren müssen. Die mannigfachen atmosphärischen Erscheinungen, die bisher als höhere Gewalt gegolten haben, stellen sich hier als Ereignisse dar, die mit einer gewissen Häufigkeit bei dem Betriebe von Luftfahrzeugen vorzukommen pflegen und nach der Natur des Luftbetriebes nicht zu vermeiden sind. Mit ihnen muß der Luftfahrer rechnen, und sie sind deshalb vom Halter zu vertreten.[2]) Auch aus diesem Grunde empfiehlt sich die Vermeidung der genannten Ausdrücke.

In der Regel wird es sich um ungewöhnliche Ereignisse handeln, meistens solche, die durch ihr plötzliches Eintreten jede Möglichkeit ausschließen, in den Bereich der vom Halter oder Lenker erforderten Sorgfalt gezogen zu werden. Ob es sich um ein von außen

[1]) s. Schröder S. 12.

[2]) So v. Gizycki, Meyer in JW. 1913 S. 972; Fleischmann S. 23, 24.

eingreifendes Ereignis oder ein sogen. inneres Betriebsereignis handelt, wird auch für die Luftfahrt gleichgültig sein.[1])

Als solche Ereignisse kommen zunächst Naturereignisse in Frage, z. B. ein plötzlich auftretendes Gewitter während der Fahrt, ein Wolkenbruch, der plötzliche Eintritt eines Schneesturms, eines dichten Nebels oder eines Orkans. In diesen plötzlich eintretenden elementaren Naturereignissen wird man ohne weiteres ein sogen. unabwendbares Ereignis erblicken können. Anders dagegen, wenn der Luftfahrer trotz eines drohenden Sturmes oder während eines Gewitters eine Fahrt unternimmt. Hier würde ein durch einen Blitzschlag verursachter Unfall den Luftfahrer nicht von einer Haftung befreien.

Zu den hier weiter in Betracht kommenden Ereignissen sind ferner zu rechnen körperliche Zustände sowohl des Führers als auch des Verletzten oder einer dritten Person: ein Schlaganfall oder Hitzschlag, plötzlich eintretende Geisteskrankheit oder Bewußtlosigkeit.

Endlich kann man noch, wenn das Luftfahrzeug zu einem üblichen Transportmittel werden sollte, an solche Unfälle denken, die durch auf dem Luftfahrzeug befindliche feuer- oder explosionsgefährliche Sachen herbeigeführt werden, sofern sie, ohne Wissen und

---

[1]) Isaac, Automobilgesetz S. 181; Runkel S. 95; s. auch Meurer S. 16 Anm. 5.

Willen einer beim Betriebe beschäftigten Person, ins Luftfahrzeug eingeschmuggelt worden sind.

Noch in einem weiteren Falle soll eine verschärfte Haftung — im Gegensatze zu dem geltenden Rechte — gegeben werden, dann nämlich, wenn die beförderte Person verletzt oder die beförderte Sache beschädigt wird. Das Automobilgesetz hat in diesem Falle keine Änderung eintreten lassen. Grund für die Ablehnung der für die Eisenbahn geltenden Haftungsgrundsätze bildete die durch Statistiken festgestellte Tatsache, daß die Gefahren der Eisenbahnen sich zum größten Teil an Unfällen der beförderten Personen und Sachen offenbarten, während die Gefahren im Automobilbetriebe fast ausschließlich das auf der Straße verkehrende Publikum, nicht aber die Fahrzeuginsassen bedrohten.[1])

Dieser Grund fällt für die Luftfahrt fort, denn hier besteht gerade deshalb ein Bedürfnis für eine Ausdehnung der Haftpflicht gegenüber den Fahrzeuginsassen, weil selbst bei einem betriebssicheren, gut geführten Luftfahrzeug das für die Luftfahrt maßgebende Element, die Luft, eine besondere Gefahrenquelle bildet und nach der Statistik die Anzahl der durch das Luftfahrzeug auf der Erde verletzten Personen verschwindend klein

---

[1]) Isaac S. 230ff.; ebenso Franke S. 23; Meili in Allgem. 7tg. S. 414; Meurer S. 17; Fleischmann S. 31; Kohler S. 13; Schön S. 2; v. Lyncker S. 8 u. 48; Groß S. 39; and. M. Winkler S. 357; Schröder S. 14.

ist im Verhältnis zu den Personen, die im Fahrzeug verletzt worden sind.

Diese Fälle sind bereits sämtlich durch die Vorschrift des vorgeschlagenen § 1 getroffen, denn nach seiner Fassung ist die verschärfte Haftpflicht des Luftfahrers allen Personen und Sachen gegenüber festgelegt ohne Unterschied, ob sich die Personen oder Sachen auf der Erde oder im Luftfahrzeug befinden. Hiervon muß jedoch eine Ausnahme für den Fall einer bloß unentgeltlichen, aus Gefälligkeit erfolgenden Beförderung von Personen oder Gütern gemacht werden. In diesem Falle genügen die Vorschriften gemäß §§ 823 ff. BGB.[1])

---

[1]) Der während der Drucklegung dieser Arbeit dem Reichstage vorgelegte „Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes" des Bundesrats schließt zwar in einem § 16 die Haftungsbestimmungen des Entwurfs bei einer Verletzung von Insassen der Luftfahrzeuge völlig aus. Im Einklange mit der oben vorgeschlagenen Regelung wird aber in der Begründung bei § 16 folgendes ausgeführt: „Ob diese Regelung auch künftigen Zeiten entspricht, läßt sich zurzeit nicht voraussehen und kann späterer Nachprüfung vorbehalten werden" (S. 17 des „Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes" des Bundesrats v. 31. 1. 1914).

Robert Noske, Borna-Leipzig, Großbetrieb für Dissertationsdruck.

Lebenslauf.

Sohn des Kaufmanns J. Wolff zu Neu-Heiduk (OS.), wurde ich am 20. Juli 1882 zu Königshütte OS. geboren. Meine Schulbildung erhielt ich auf dem dortigen humanistischen Gymnasium. Nach bestandenem Abiturientenexamen studierte ich 6 Semester Rechts- und Staatswissenschaften, das erste Semester in Berlin, das zweite Semester in München, die übrigen Semester in Breslau. Als Referendar wurde ich an den Gerichten in Hultschin (OS.), Beuthen (OS.), Breslau und Berlin beschäftigt.

Am 4. März d. J. bestand ich die mündliche Doktorprüfung vor der hohen Juristenfakultät der Kaiserlichen Universität in Straßburg.